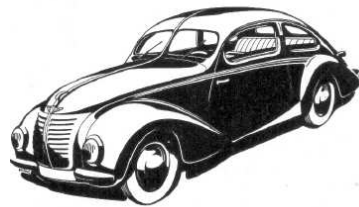


Historische Fahrzeuge aus der europäischen Perspektive

Bremen Classic 2013



MEP BERND LANGE
EUROPEAN PARLIAMENT
ASP 12 G 265, Rue Wiertz, B-1047 Brussels
Phone +32 (0) 2 28 47 555
Fax +32 (0) 2.28 49 555
bernd.lange@europarl.europa.eu



**BERND
LANGE**

MITGLIED DES
EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS

EUROPEAN PARLIAMENT HISTORIC VEHICLE GROUP

Welche Herausforderungen gibt es?

Der Sektor für historische Fahrzeuge ist ein relevanter Sektor der Wirtschaftsentwicklung mit einem Umsatzvolumen im guten zweistelligen Mrd. E-Bereich in der EU. Viele zehntausende Jobs und viele KMUs sind hier entstanden. Viele Bürgerinnen und Bürger leben ihr Hobby und investieren hier im Schnitt ca. 3000 € im Jahr.

Deswegen lohnt es sich, die Herausforderungen anzupacken. Zum Beispiel:

- **Kfz-SteuerEinstufung**
- **Import aus Drittländern**
- **Zulassung in einem anderen EU-Staat**
- **CO2-Reduktion im Verkehr**
- **Saubere Luft**
- **Sicherheit**
- **Verwertung**
- **EU-Chemikaliengesetzgebung**

Kfz-SteuerEinstufung

Die Besteuerung von Personenkraftwagen ist für alle Mitgliedstaaten eine wichtige Einnahmequelle: Im Jahr 2010 beliefen sich die Zulassungs- und Kraftfahrzeugsteuern im Durchschnitt auf 1,9 Prozent aller Steuereinnahmen. Derzeit erheben 18 Mitgliedstaaten eine Zulassungssteuer auf Kraftfahrzeuge. Zudem gibt es verschiedenen Kraftfahrzeugsteuern, die mit dem Betrieb eines Fahrzeugs verbunden sind. Es gibt eine völlige Fragmentierung der nationalen Steuersysteme und mitunter Doppelbesteuerung und potenzielle steuerliche Diskriminierung von Bürgerinnen und Bürgern, die Fahrzeuge von einem Mitgliedstaat in einen anderen bringen. Dies wird nun erneut angegangen:

*Mitteilung der **KOM(2012) 756 final** vom 14.12.2012 zur Stärkung des Binnenmarkts durch die Beseitigung grenzüberschreitender steuerlicher Hindernisse in Bezug auf Personenkraftwagen.*

→ Wie wird mit historischen Fahrzeugen umgegangen?

In den Niederlanden ist gerade ein Steuerprivileg gestrichen worden. Bis Oktober 2012 waren Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre waren, von der Kfz-Steuer ausgenommen.

In Deutschland gibt es die H-Kennzeichen-Besteuerung

Import aus Drittstaaten

Es gibt in der EU eine sehr unterschiedliche Auslegung der Zollcodes für den Import von Fahrzeugen aus Drittstaaten. Entweder fallen die Fahrzeuge unter den normalen Zollcode 8703, dann sind 10 Prozent Zoll und der entsprechende Umsatzsteuersatz des Einfuhrlandes (D 19%, AT 20%, zu zahlen. Ist es ein Fahrzeug, das mindestens 30 Jahre alt ist und eine Sammlungseigenschaft und entsprechenden Wert hat („Sammlungsstück von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert“; **(Amtsblatt der Europäischen Union 2009/C 272/02)**), greift ein anderer Zollcode 9705, das bedeutet kein Zoll und die halbe Einfuhrumsatzsteuer (D 7%, AT 10%, NL 6%) sind zu zahlen. So ist offenbar die niederländische Auslegung deutlich liberaler, manchmal auch die eines bestimmten britischen Zollamtes als die Auslegung in deutschen Zollämtern

→ **Hier bedarf es Klarheit, was unter den Zollcode 9705 fällt.**

Zulassung in einem anderen EU-Staat

Auch wenn ein Kfz in einem Mitgliedstaat bereits zugelassen ist (Herkunftsmitgliedstaat), müssen Fahrzeughalter das Kfz in einem anderen Mitgliedstaat oft erneut zulassen – z. B. bei einem Umzug in einen anderen Mitgliedstaat, Grenzgängern, grenzüberschreitend tätigen Mietwagenunternehmen und Personen, die ein Kfz in einem anderem Mitgliedstaat leasen. Dies trifft häufig auch beim grenzüberschreitenden Verkauf zu.

→ **Besonders problematisch ist die Zulassung in einem anderen EU-Staat für historische Fahrzeuge mit fehlenden oder unvollständigen Papieren.**

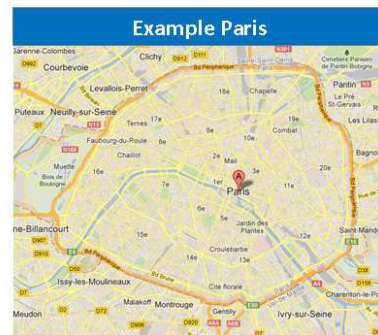
Nun sollen die Verfahren zur erneuten Zulassung von Kfz harmonisiert und vereinfacht werden:

*Vorschlag **KOM(2012) 164** vom 4. April 2012 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarktes*

CO2-Reduktion im Verkehr

Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs soll deutlich reduziert werden (- 60 Prozent in 2050) Deswegen gibt es für neue Fahrzeuge strikte Grenzwerte (Flottendurchschnitt für Pkw 2020 95 g/CO₂ pro Kilometer (Vorschlag **KOM(2012) 393**), für LNFZ 147 g/CO₂ pro km (Vorschlag **KOM (2012) 394**).

CO₂ aus dem Verkehr stammt zu 40 Prozent aus urbanen Räumen es gibt eine Diskussion, ob hier noch zusätzliche Maßnahmen für besonders CO₂-freundliche Fahrzeuge greifen sollen. So lautet der Vorschlag von Prof. Ferdinand Dudenhöffer, CAR Duisburg: Zugangsverbot für Fahrzeuge über 35 g/CO₂ pro Kilometer



Program Clean City



Population of City defines radius: The larger the city the larger the radius

→ **Wo bleiben die historischen Fahrzeuge?**

Saubere Luft – ein europäisches Menschenrecht
(Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG, Grenzwerte für Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Partikel (PM₁₀), Blei, Benzol, Kohlenmonoxid, Ozon)

Aber:

Vor Ort muss dies umgesetzt werden mit den erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität unter Einbeziehung aller maßgeblichen Verursacher, z. B. Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Haushalte und Verkehr

Zunehmend wird versucht, die Anforderung in Städten zum Teil recht einseitig durch Umweltzonen umzusetzen und zudem sehr unterschiedlich.
(<http://www.lowemissionzones.eu>)

Geltung z. T. nur für Fahrzeuge über 3,5 t, z. T. für alle Fahrzeuge,
Bezug für Einschränkungen: EU-Schadstoffklassen EURO 1-6

In Paris ist geplant, ab 2014 keine **Fahrzeuge, die älter als 17 Jahre sind** (Motorräder 10 Jahre) in die Innenstadt zu lassen.

In Deutschland Ausnahme für **Oldtimer mit H-Kennzeichen**

Unter Beschluss von z.B. UBA (Studie „Rechtliche Instrumente zur Förderung des nachhaltigen Konsums“, Uni Bremen) und DUH

→ **Hier brauchen wir Klarheit für Ausnahmen für historische Fahrzeuge**

H-Kennzeichen in Deutschland

Oldtimergutachten nach § 23:

Nur Fahrzeuge, die vor mindestens als 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, können als Oldtimer eingestuft werden (...).

Die Originalität muss in allen Hauptbaugruppen gegeben sein. (...)

Änderungen, die nachweislich innerhalb der ersten 10 Jahre nach Erstzulassung (...) erfolgt sind oder hätten erfolgen können, sowie Änderungen innerhalb der Fahrzeugbaureihe, sind zulässig. Nicht zeitgenössische Änderungen, die nachweislich vor mindestens 30 Jahren durchgeführt wurden, sind auch zulässig.

Sicherheit

Jedes Jahr sterben bei 1,3 Millionen Verkehrsunfällen 43 000 Menschen; 1,7 Millionen Menschen werden dabei verletzt.

Laut Kommission verursachen technische Mängel 6 Prozent aller Verkehrsunfälle mit jährlich „möglicherweise“ 2000 Unfalltoten und einen Anstieg des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes um durchschnittlich 3,5%. Derzeit weisen 10 Prozent der Pkw einen Mangel auf, mit dem sie die Prüfung nicht bestehen würden. Daher gibt es einen Vorschlag zur Verbesserung der technischen Überwachung (**KOM(2012) 380**, u. a. nunmehr für alle Fahrzeuge, klare Anforderungen an Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte, Prüfungshäufigkeit 4-2-1, **Ausnahme für historische Fahrzeuge – darüber sollen die Mitgliedstaaten befinden**)

→ **Wie werden die historischen Fahrzeuge, die unterdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt sind, behandelt?**

Bisher gibt es eine Vielzahl von Regelungen in den Mitgliedstaaten für „alte“ Fahrzeuge bei den Prüfintervallen und bei einer völligen Befreiung wie z. B. in GB bei Fahrzeugen vor 1960 oder Schweden vor 1951

Recycling und die EU-Chemikaliengesetzgebung

Das Europäische Parlament hat in der Gesetzgebung für die Verwertung von Altfahrzeugen (**Richtlinie 2000/53/EG**) eine **Ausnahme für Oldtimer** eingefügt:

„Oldtimer, d. h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, fallen nicht unter die Definition von Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EWG und nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie“

Auch hier ist der Begriff aber unscharf, auch wenn es noch keine Rechtsstreitigkeiten gab. Allerdings bedarf es einer Klärung, da die *Chemikaliengesetzgebung über die Verwendung und Zulassung insbesondere gefährlicher Chemikalien (REACH Verordnung 1907/2006/EG)* weiterentwickelt wird und hier auch eine **ähnliche Ausnahmeregelung** zu finden ist.

Konsequenz: Europäische Definition eines historischen Fahrzeuges

Ein **klare Definition** könnte Eingang in viele EU-Gesetzgebungen einfließen und Leitschnur für das Handeln der Mitgliedstaaten bei Ausnahmen für historische Fahrzeuge sein.

Die **Historic Vehicle Group im Europäischen Parlament** ist entsprechend tätig geworden und hat z.B. einen **Vorschlag** an den Verkehrskommissar Kallas geschickt.

Im Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen, **COM(2012) 380** ist erstmalig eine Definition angedacht.

Der Vorschlag wird nun im Europäischen Parlament diskutiert und voraussichtlich im Mai/Juni wird in erster Lesung entschieden:

Vorschlag der EU-Kommission

(9) Fahrzeuge von historischem Interesse sollen das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, erhalten und es wird davon ausgegangen, dass sie kaum auf öffentlichen Straßen fahren. Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den Geltungsbereich der regelmäßigen technischen Überwachung auf diese Fahrzeuge auszuweiten. Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung anderer Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.

Artikel 2

2. Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge von historischem Interesse

Artikel 3

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das folgende Voraussetzungen erfüllt:

- es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt,*
- es wird unter Verwendung von Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,*
- die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung oder Aufhängung wurden nicht verändert und*
- sein Aussehen ist unverändert;*



**BERND
LANGE**

MITGLIED DES
EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS

Diskussion der vier Kriterien starten und Verbesserungen einbringen!

„Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das folgende Voraussetzungen erfüllt:

- 1) es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt,
- 2) es wird unter Verwendung von Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,

Vorschlag: es wird unter Verwendung von Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen **auch wenn sie heutigen technischen Spezifikationen genügen**

- 3) die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung oder Aufhängung wurden nicht verändert,

Vorschlag: die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung oder Aufhängung **entsprechen dem damaligen Originalzustand oder wurden zeitgenössisch ersetzt**

- 4) sein Aussehen ist unverändert,

Vorschlag: sein Aussehen **soll dem der Auslieferung oder der dokumentierten zeitgenössischen Modifikation entsprechen**

Danke für die Aufmerksamkeit.

Für Fragen und Anregungen:

Europabüro Bernd Lange

Odeonstr. 15 /16,

30159 Hannover

Telefon: 0049 511 1674 210

mail@bernd-lange.de

www.Bernd-Lange.de



BERND
LANGE

MITGLIED DES
EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS