



Steuerinformationen

**Die Kraftfahrzeug-
steuer für Pkw
und Wohnmobile**

Steuersätze und Steuerbefreiungen

Mobilität ist heute eine elementare Grundlage unserer persönlichen Freiheit. Autos und andere Kraftfahrzeuge ermöglichen diese Mobilität. Der Straßenverkehr wird auch in Zukunft seine dominierende Stellung behalten. Deshalb müssen die Kraftfahrzeuge auch künftig mit Blick auf die nachhaltige Schonung unserer Umwelt fortentwickelt werden.



Die richtigen steuerlichen Maßnahmen unterstützen diese Entwicklung. Zur Reduzierung der Feinstaubbelastung – insbesondere in Ballungsgebieten – ist auch eine Verminderung der Partikelemissionen des Straßenverkehrs erforderlich. Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, das am 1. April 2007 in Kraft getreten ist, wurden gezielte steuerliche Anreize für den nachträglichen Einbau von moderner Partikelminderungstechnik in Personenkraftwagen mit Dieselmotor geschaffen.

Diese Broschüre informiert in allen Details über die umweltorientierte Kraftfahrzeugsteuer. Sie gibt insbesondere Auskunft über die Steuersätze und Steuerbefreiungen vom Oldtimer bis zum modernen, besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen. Lesen Sie weiter – es lohnt sich.

Professor Dr. Kurt Faltlhauser
Staatsminister

Franz Meyer
Staatssekretär

Für welche Fahrzeuge gilt die emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer?

Die emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer gilt für alle Personenkraftwagen (Pkw) im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG). Durch das Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 wurde die Besteuerung von Pkw ab 1. Juli 1997 nach emissionsbezogenen Kriterien festgelegt. Als Pkw sind Kraftfahrzeuge anzusehen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind. Darunter fallen auch – unabhängig von dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht – vorrangig zur Personenbeförderung konzipierte Geländewagen („Off-roader“), so genannte Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen, Kleinbusse und ähnliche Fahrzeuge (zum Beispiel so genannte Vans).

Als Pkw im Sinne des KraftStG gelten auch:

- Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge – zum Beispiel so genannte Pick-up-Fahrzeuge mit Doppelkabine – mit drei bis acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, die verkehrsrechtlich der Klasse N1 (für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t), Aufbauarten BA (Lastkraftwagen) oder BB (Van = Lastkraftwagen mit Kastenaufbau) entsprechen.
- Mehrzweckfahrzeuge, die verkehrsrechtlich nach Anhang II Abschnitt C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht als Fahrzeuge der Klasse M1 (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) gelten.
- Büro- und Konferenzmobile.

Voraussetzung für die Einstufung als Pkw ist, dass die genannten Fahrzeuge vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Das ist insbesondere der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.

Außerdem sind kraftfahrzeugsteuerlich als Pkw zu beurteilen:

- So genannte „Trikes“ (dreirädrige Kraftfahrzeuge) und „Quads“ (kraftradähnliche Vierradkraftfahrzeuge), die zur Personenbeförderung geeignet und bestimmt sind.
- Unechte, vor allem kleinere „Wohnmobile“ (wohnmobilähnliche Fahrzeuge) mit Pkw-typischer Bauart, die den für Wohnmobilen maßgebenden Beschaffenheitskriterien nicht entsprechen, insbesondere weil der Wohnteil die relevante Stehhöhe von mindestens 1,70 Meter an der Kochgelegenheit und der Spüle nicht aufweist.

Die Finanzämter sind in Bezug auf die Fahrzeugart nicht an die verkehrsrechtliche Einstufung durch die Zulassungsbehörden gebunden.

Wohnmobile sind keine Pkw im Sinne des KraftStG. Die Besteuerung dieser Fahrzeuge ist im Einzelnen auf den Seiten 15 f. erläutert.

Ein Blick in den Fahrzeugschein hilft weiter

Die emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer knüpft an den Schadstoff-Emissionsstandard der Pkw an. Danach werden die einzelnen Pkw-Typen nach europaeinheitlichen Normen in bestimmte Gruppen eingeteilt (zum Beispiel „Euro 2“, „Euro 3“, „Euro 4“).

Der Schadstoff-Emissionsstandard wird anhand von Schlüsselnummern bei allen Pkw in den Fahrzeugpapieren wie folgt dokumentiert:

a) Ab 1. Oktober 2005 ausgefertigte Fahrzeugpapiere:

In der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) ist die emissionsbezogene Einstufung im Feld „14.1“ durch eine vierstellige Schlüsselnummer dargestellt. Maßgebend sind die beiden letzten Stellen dieser Schlüsselnummer. Der Emissionsstandard ist zudem in der Regel im Feld „14“ näher bezeichnet (zum Beispiel „Euro 4“).

b) Vor dem 1. Oktober 2005 ausgefertigte Fahrzeugpapiere:

Im Fahrzeugschein gibt die fünfte und sechste Stelle der „Schlüsselnummer zu 1“ Auskunft über die genaue Einstufung. Außerdem ist im Fahrzeugschein der jeweilige Standard meist ausdrücklich genannt (zum Beispiel „Schadstoffarm Euro 2“).

Anhand der maßgebenden Schlüsselnummern können in der Übersicht auf den Seiten 20 f. die genauen Steuersätze nachgelesen werden.

Für die Beurteilung dieser emissionsbezogenen Besteuerungsgrundlagen sind die Zulassungsbehörden zuständig. Die Finanzäm-

ter sind an deren Feststellungen gebunden. Bei eventuell auftretenden Zweifelsfragen empfiehlt sich daher eine unmittelbare Kontaktaufnahme mit der Zulassungsbehörde und nicht mit dem Finanzamt.

Rechtsquelle: § 2 Abs. 2 KraftStG

Befristete Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw

Befreiungsvorteil von 330 Euro

Die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Partikelminderungssystemen wird in Form einer befristeten Steuerbefreiung gefördert. Die Befreiung beginnt an dem Tag, an dem nach Feststellung der Zulassungsbehörde die emissionsbezogenen Voraussetzungen (Einstufung in die relevante Partikelminderungsstufe beziehungsweise -klasse) hierfür erfüllt waren. Die Steuerbefreiung endet, sobald die Steuerersparnis – ausgehend von den jeweiligen Steuersätzen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG – den Betrag von 330 Euro erreicht hat. Die Steuerbefreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt. Sie kommt unabhängig von der emissionsbezogenen Einstufung (zum Beispiel Schadstoffklasse „Euro 4“) des Diesel-Pkw und gegebenenfalls zusätzlich zu einer bereits in der Vergangenheit gewährten emissionsbezogenen Befreiung in Betracht.

Begünstigung der Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen

Voraussetzung für die befristete Befreiung ist, dass das Fahrzeug bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurde und in der

Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 nachträglich technisch so verbessert wird (in der Regel durch Einbau eines unregulierten Partikelminderungssystems), dass es nach Feststellung der Zulassungsbehörde einer

- der Partikelminderungsstufen PM 1 bis PM 4 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- der Partikelminderungsstufen PM 01, PM 0 oder der Partikelminderungsklassen PMK 01, PMK 0 bis PMK 4, sobald dafür die Voraussetzungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt und in Kraft getreten sind,

entspricht.

Die kraftfahrzeugsteuerliche Förderung knüpft damit nicht an eine bestimmte Nachrüsttechnik an; maßgebend ist vielmehr die Einhaltung strengerer Grenzwerte für den Partikelausstoß entsprechend den relevanten Partikelminderungsstufen beziehungsweise -klassen.

Begünstigt sind auch entsprechend nachgerüstete Diesel-Fahrzeuge, die nach dem KraftStG – abweichend vom Verkehrsrecht – als Pkw zu qualifizieren sind (zum Beispiel Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge – insbesondere so genannte Pick-up-Fahrzeuge mit Doppelkabine –, die vorrangig zur Personenbeförderung konzipiert sind und in die verkehrsrechtliche Fahrzeugklasse N1 eingestuft sind). Nicht begünstigt sind dagegen Diesel-Pkw, denen von den Zulassungsbehörden Oldtimer-Kennzeichen oder rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung zugeteilt sind.

Die zeitliche Dauer der befristeten Befreiung hängt im Ergebnis maßgeblich von der individuellen Jahressteuer unter Zugrundelegung der jeweiligen emissionsbezogenen Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG ab.

Beispiel

Für einen Diesel-Pkw mit einem durchschnittlichen Hubraum von 2.000 cm³, der die so genannte Euro 3-Norm einhält, beträgt die jährliche Steuer 308 Euro (Steuersatz 15,44 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum). Die Dauer der befristeten Befreiung – Vorteil 330 Euro – erstreckt sich im Falle einer entsprechenden Partikelfilter-Nachrüstung somit auf einen Zeitraum von knapp über einem Jahr. Es werden also im Hinblick darauf, dass der Befreiungsvorteil den Betrag der Jahressteuer geringfügig überschreitet, noch die entsprechenden (einzelnen) Tage des nach Ablauf eines Jahres folgenden Zeitraums in die Befreiung einbezogen. Die befristete Steuerbefreiung wird stets taggenau berechnet.

Rechtsquelle: § 3c KraftStG

Steuerzuschlag für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw

In der Zeit vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2011 erhöht sich für Diesel-Pkw der jeweilige emissionsbezogene Steuersatz nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG (vgl. Übersicht auf den Seiten 20 f.) um einen Zuschlag von 1,20 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum, wenn das Fahrzeug nicht besonders partikelreduziert ist, also nach Feststellung der Zulassungsbehörde nicht einer der Partikelminderungsstufen PM 01 und PM 0 bis PM 5 oder einer der Partikelminderungsklassen PMK 01 und PMK 0 bis PMK 4 im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspricht. Von dem befristeten Steuerzuschlag sind hiernach insbesondere betroffen:

- Entsprechende Diesel-Pkw, vor allem ältere Fahrzeuge, die nicht mit einem Partikelminderungssystem nachgerüstet wurden.

- Neu zugelassene Diesel-Pkw, die zwar der ab 2006 geltenden Euro 4-Abgasnorm entsprechen, aber in Bezug auf den Partikelausstoß den voraussichtlichen Grenzwert der künftigen Euro 5-Abgasnorm (0,005 g/km) nicht einhalten.

Halten derartige – bereits im Verkehr befindliche oder neu zugelassene – Euro 4-Pkw diesen anspruchsvollen Partikelgrenzwert ein, sind sie von dem befristeten Steuerzuschlag dagegen nicht betroffen.

Der Steuerzuschlag gilt nicht für Diesel-Pkw, denen von den Zulassungsbehörden Oldtimer-Kennzeichen oder rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung zugeteilt sind.

Rechtsquelle: § 9a KraftStG

Besonderheiten zur befristeten Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw

Nachrüstung vor dem 1. April 2007

Für besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw, die bereits (vor Inkrafttreten der gesetzlichen Förderung am 1. April 2007) in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. März 2007 technisch mit Partikelminderungssystemen nachgerüstet wurden, wird die befristete Befreiung ebenfalls in vollem Umfang gewährt. In diesen Fällen beginnt die Befreiung jedoch frühestens am 1. April 2007. Die befristete Steuerbefreiung wird dem Halter gewährt, für den das Fahrzeug am 1. April 2007 zugelassen ist. War das Fahrzeug an diesem Stichtag stillgelegt, wird die befristete Befreiung dem Halter gewährt, für den das Fahrzeug nach dem 1. April 2007 wieder zugelassen wird. Eine Änderung der Steuerfestsetzung für frühere Fahrzeughalter unterbleibt.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass sich die Kosten einer entsprechenden technischen Nachrüstung aufgrund der dann eintretenden Steuerersparnis (hierbei ist neben dem Befreiungsvorteil von 330 Euro auch die Ersparnis durch den nicht anfallenden Steuerzuschlag von 1,20 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum zu berücksichtigen) zum großen Teil ausgleichen lassen. Zudem kann dadurch regelmäßig eine Werterhöhung des Fahrzeugs erzielt werden.

Besteuerung nach Ablauf des Befreiungszeitraums

Diesel-Pkw unterliegen – wie andere Pkw – allgemein der Besteuerung mit den Steuersätzen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG, die sich an dem jeweiligen Emissionsstandard der Fahrzeuge orientieren (vgl. Übersicht auf den Seiten 20 f.). Entsprechend nachgerüstete, besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw unterliegen nach Ablauf des Befreiungszeitraums wieder (wie bisher) der Besteuerung mit den regulären emissionsbezogenen Steuersätzen. Der Steuerzuschlag für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw kommt nicht zur Anwendung.

Beispiel

Ein Diesel-Pkw (Erstzulassung: 1. Dezember 2005) mit einem Hubraum von 2.100 cm³ hält die so genannte Euro 3-Norm ein und wird am 10. Juli 2007 mit einem Partikelfilter nachgerüstet. Aufgrund der Nachrüstung wird dem Fahrzeug von der Zulassungsbehörde die Partikelminderungsstufe PM 2 ab 10. Juli 2007 zuerkannt.

Der Pkw wurde bis 31. März 2007 auf der Grundlage des für Euro 3-Pkw geltenden Steuersatzes von 15,44 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum besteuert. Ab 1. April 2007 bis 9. Juli 2007 kommt – unter Berücksichtigung des für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw geltenden Zuschlags von 1,20 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum – eine Besteuerung unter Zugrundelegung des (insoweit angehobenen) Steuersatzes von 16,64 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum zur Anwendung. Aufgrund der Partikelfilter-Nachrüstung ist das Halten des Pkw in der Zeit vom 10. Juli 2007 bis 16. Juli 2008 steuerbefreit

(Wert des Befreiungsvorteils: 330 Euro). Ab 17. Juli 2008 unterliegt der Pkw wieder der Besteuerung mit dem Steuersatz von 15,44 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum (Jahressteuer: 324 Euro).

Steuerbefreiung bei Veräußerung und vorübergehender Stilllegung beziehungsweise Saisonkennzeichen

Die befristeten Steuerbefreiungen für nachgerüstete, besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw sind objektbezogen, das heißt die Befreiungen sind an das jeweilige Fahrzeug gebunden und kommen dem jeweiligen Halter zugute. Eine Ausnahmeregelung gilt für Fälle, in denen Diesel-Pkw vor dem 1. April 2007 nachgerüstet wurden beziehungsweise an diesem Stichtag stillgelegt waren (vgl. hierzu Erläuterungen auf den Seiten 10 f.). Bei einer Veräußerung des Fahrzeugs fällt die befristete Befreiung nicht weg; sie geht bei entsprechenden Veräußerungsvorgängen nach dem 31. März 2007 hinsichtlich ihrer Restlaufzeit auf den neuen Halter über.

Die Zeiten vorübergehender Stilllegung und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums (so genannter negativer Betriebszeitraum) werden bei der Berechnung der befristeten Steuerbefreiung berücksichtigt. Das Ende des Befreiungszeitraums wird also insoweit nicht hinausgeschoben.

Verfahren

Die Nachrüstung eines Diesel-Pkw mit einem Partikelminderungssystem ist der Zulassungsbehörde durch eine Bescheinigung der Werkstätte und der allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nachzuweisen. Die Zulassungsbehörde übermittelt die maßgebenden Daten dem zuständigen Finanzamt, das die Gewährung der in Betracht kommenden befristeten Steuerbefreiung ohne besonderen Antrag veranlasst. Für das Finanzamt besteht eine rechtliche Bindung an die entsprechenden emissionsbezogenen Feststellungen der Zulassungsbehörde.

Befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Das Halten von Pkw, die Elektrofahrzeuge sind und nach dem 31. Juli 1991 erstmals zugelassen worden sind, ist für einen Zeitraum von fünf Jahren steuerbefreit. Als Elektrofahrzeuge sind Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren anzusehen, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden. Die Steuerbefreiung beginnt am Tag der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr. Eine vorübergehende Stilllegung oder ein Halterwechsel haben keine Auswirkung auf die Steuerbefreiung.

Nach Ablauf des Befreiungszeitraums werden derartige Pkw wieder – wie bisher – nach dem Fahrzeuggewicht besteuert. Die Steuerermäßigung von 50 Prozent bleibt erhalten.

Rechtsquelle: §§ 3d, 9 Abs. 2 KraftStG

Nachrüstung mit Katalysator

Durch die in der Vergangenheit erfolgte Anhebung der Steuersätze für Pkw, die nicht mindestens dem Euro 1-Emissionsstandard beziehungsweise dem Standard vergleichbarer Emissionsnormen entsprechen, kann sich eine spürbare Steuermehrbelastung ergeben (vgl. Seiten 20 f.). Der Gesetzgeber will dadurch auch einen Anreiz geben, entsprechende Pkw – sofern technisch möglich und wirtschaftlich zweckmäßig – mit einem (in der Regel geregelten) Katalysator nachzurüsten. Die Kosten dieser Nachrüstung lassen sich aufgrund der dann bereits nach wenigen (etwa drei) Jahren eintretenden Steuerersparnis ausgleichen. Zudem kann dadurch regelmäßig eine Werterhöhung des Fahrzeugs erzielt werden.

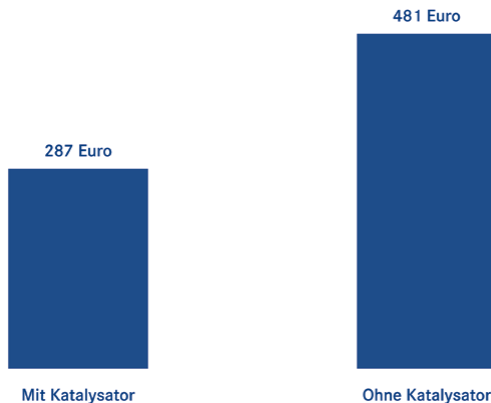
Durch die Katalysator-Nachrüstung muss – zur Erzielung einer effizienten Steuerentlastung – mindestens der Euro 1-Emissionsstandard oder der Standard vergleichbarer Emissionsnormen erreicht werden (vgl. die Übersicht über die Steuersätze auf den Seiten 20 f.).

Verfahren

Die Nachrüstung des Pkw ist der Zulassungsbehörde durch eine Bescheinigung der Werkstätte und der allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nachzuweisen. Die Zulassungsbehörde übermittelt die maßgebenden Daten dem zuständigen Finanzamt, das die Besteuerung mit dem zutreffenden Steuersatz ohne besonderen Antrag veranlasst. Für das Finanzamt besteht eine rechtliche Bindung an die entsprechenden emissionsbezogenen Feststellungen der Zulassungsbehörde.

Beispiel

Ein nicht schadstoffreduzierter Pkw mit Ottomotor und einem Hubraum von 1.900 cm³ wird mit einem geregelten Katalysator nachgerüstet und hält dadurch die so genannte Euro 1-Norm ein. Es ergibt sich folgende Auswirkung in Bezug auf die Jahressteuer:



Besteuerung von Wohnmobilen

Wohnmobile sind im KraftStG als eigenständige Fahrzeugart definiert. Als Wohnmobile gelten – unabhängig von dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht – Fahrzeuge der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse M (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern) mit besonderer, grundsätzlich fest eingebauter Ausrüstung nach Anhang II Abschnitt A Nr. 5.1 der Richtlinie 70/156/EWG, wenn sie auch zum vorübergehenden Wohnen ausgelegt und gebaut sind, die Bodenfläche des Wohnteils den überwiegenden Teil der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs einnimmt und der Wohnteil eine Stehhöhe von mindestens 1,70 Meter sowohl an der Kochgelegenheit als auch an der Spüle aufweist.

Wohnmobile müssen mindestens über folgende Ausrüstung verfügen: Tisch und Sitzgelegenheiten, Schlafgelegenheiten (können gegebenenfalls tagsüber auch als Sitze dienen), KÜcheneinrichtung mit Spüle und Kochgelegenheit sowie Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen (Schränke beziehungsweise Stauraum). Diese Ausrüstungsgegenstände müssen im Wohnbereich fest angebracht sein, mit Ausnahme des Tisches, der leicht entfernbar sein kann.

Wohnmobile werden ab 1. Januar 2006 nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht und zusätzlich nach Schadstoffemissionen besteuert. Es kommen drei abgestufte Steuertarife zur Anwendung, die sich an den verkehrsrechtlichen Schadstoffklassen für Nutzfahrzeuge orientieren. Die emissionsbezogene Gestaltung der Steuersätze begünstigt besonders emissionsreduzierte Wohnmobile. Für Wohnmobile mit einem ungünstigeren Emissionsverhalten ergibt sich dagegen eine stärkere Steuerbelastung.

Die Steuertarife sind wie folgt gestaffelt:

- a) Für Wohnmobile, die nach Feststellung der Zulassungsbehörde mindestens der Schadstoffklasse S 4 (Anlage XIV zu § 48 der

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) entsprechen, beträgt die jährliche Steuer für je angefangene 200 Kilogramm Gesamtgewicht:

bis 2.000 Kilogramm	16 Euro
über 2.000 Kilogramm	10 Euro

Insgesamt beträgt die Steuer aber nicht mehr als 800 Euro jährlich.

- b) Für Wohnmobile, die nach Feststellung der Zulassungsbehörde der Schadstoffklasse S 3, S 2 oder S 1 (Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) entsprechen, beträgt die jährliche Steuer für je angefangene 200 Kilogramm Gesamtgewicht:

bis 2.000 Kilogramm	24 Euro
über 2.000 Kilogramm	10 Euro

Insgesamt beträgt die Steuer aber nicht mehr als 1.000 Euro jährlich. Ab 1. Januar 2010 gilt für Wohnmobile mit der weniger anspruchsvollen Schadstoffklasse S 1 der unter Buchstabe c) dargestellte Steuertarif.

- c) Für nicht schadstoffreduzierte Wohnmobile, die nicht die Voraussetzungen für die Einstufung in die oben genannten Schadstoffklassen erfüllen, beträgt die jährliche Steuer für je angefangene 200 Kilogramm Gesamtgewicht:

bis 2.000 Kilogramm	40 Euro
über 2.000 Kilogramm bis zu 5.000 Kilogramm	10 Euro
über 5.000 Kilogramm bis zu 12.000 Kilogramm	15 Euro
über 12.000 Kilogramm	25 Euro

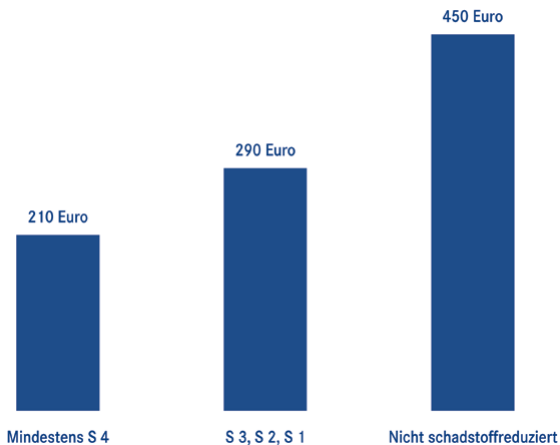
Ab 1. Januar 2010 gilt dieser Steuertarif auch für Wohnmobile mit der weniger anspruchsvollen Schadstoffklasse S 1.

Beispiel

Ein Wohnmobil mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.000 Kilogramm ist aufgrund seines ungünstigen Emissionsverhaltens in keine Schadstoffklasse eingestuft. Die jährliche Kraftfahrzeugsteuer errechnet sich wie folgt:

$$\begin{aligned}
 40 \text{ Euro} \times 10 &= 400 \text{ Euro} \\
 + 10 \text{ Euro} \times 5 &= \underline{50 \text{ Euro}} \\
 \text{Jahressteuer:} & \quad 450 \text{ Euro}
 \end{aligned}$$

Für ein Wohnmobil mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.000 Kilogramm ergibt sich aufgrund der Staffelung des Steuertarifs in den einzelnen Schadstoffklassen folgende jährliche Steuerbelastung:



Unechte Wohnmobile

So genannte unechte, vor allem kleinere „Wohnmobile“ (wohnmobilähnliche Fahrzeuge), die zum Beispiel auf den Fahrzeugkonzepten von Kleinbussen, Geländewagen oder Mehrzweck- beziehungsweise Kombinationsfahrzeugen basieren und den für Wohnmobilen maßgebenden objektiven Beschaffenheitskriterien nicht entsprechen, insbesondere weil der Wohnteil die relevante Stehhöhe von

mindestens 1,70 Meter an der Kochgelegenheit und der Spüle nicht aufweist, sind kraftfahrzeugsteuerlich als Pkw einzustufen und unterliegen demgemäß der emissionsbezogenen Hubraumbesteuerung (nicht der emissionsorientierten Gewichtsbesteuerung); zu den für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Steuersätzen vgl. die Übersicht auf den Seiten 20 f.

Rechtsquelle: §§ 2 Abs. 2b, 9 Abs. 1 Nr. 2a KraftStG

Sonderregelung für Oldtimer-Fahrzeuge

Für „Oldtimer“ können besondere Kennzeichen (mit Kennbuchstaben „H“ hinter der Erkennungsnummer) zugeteilt werden. Voraussetzung für die Einstufung in diese Fahrzeugkategorie ist ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfers oder Prüflingenieurs. Hierfür kommen nur Kraftfahrzeuge in Betracht, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes (zum Beispiel bei so genannten Oldtimer-Rallyes und ähnlichen Veranstaltungen) dienen.

Oldtimer, die an Veranstaltungen teilnehmen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, benötigen hierfür sowie für Anfahrten zu und Abfahrten von solchen Veranstaltungen keine Betriebserlaubnis und keine Zulassung, wenn sie ein rotes Oldtimer-Kennzeichen führen.

Die Zuteilung von besonderen und roten Oldtimer-Kennzeichen unterliegt der Pauschbesteuerung von jährlich (abgerundet)

- 46 Euro für Krafträder oder
- 191 Euro für übrige Fahrzeuge, insbesondere Pkw.

Rechtsquelle: §§ 1 Abs. 1 Nr. 4, 9 Abs. 4 KraftStG

Saisonkennzeichen

Auf Antrag wird einem Fahrzeug ein Saisonkennzeichen zugeteilt, das unter anderem Angaben über den Betriebszeitraum enthält. Der Betriebszeitraum wird auf volle Monate bemessen; er muss mindestens zwei Monate und darf höchstens elf (zusammenhängende) Monate umfassen. Das Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen jedes Jahr jeweils nur während des angegebenen Betriebszeitraums in Betrieb genommen oder abgestellt werden. Die Möglichkeit der Zuteilung von Saisonkennzeichen bietet sich insbesondere bei Cabrios, Wohnmobilen und Krafträdern an.

Bei Zuteilung von Saisonkennzeichen ist die Kraftfahrzeugsteuer jeweils nur für den maßgebenden Betriebszeitraum zu entrichten. Die Steuer ist – wie bei Fahrzeugen mit allgemeinen Kennzeichen – jeweils im Voraus zu zahlen.

Rechtsquelle: § 11 Abs. 4 KraftStG

Ausfuhrkennzeichen

Das Halten von Fahrzeugen, die aus dem Inland endgültig ausgeführt werden sollen und hierzu ein besonderes Ausfuhrkennzeichen erhalten, ist für die Dauer von bis zu drei Monaten von der Steuer befreit. Dies gilt nicht, sofern das Ausfuhrkennzeichen für mehr als drei Monate gültig ist oder ein über diesen Zeitraum hinaus gültiges weiteres Ausfuhrkennzeichen erteilt wird. Bei längerer Fahrzeugbenutzung im Inland wird die Steuer gegebenenfalls ab der Zuteilung des Kennzeichens nacherhoben.

Bei Fahrzeugen mit Ausfuhrkennzeichen ist die verkehrsrechtliche Zulassung befristet (längstens auf ein Jahr). Das Ausfuhrkennzeichen enthält unter anderem das Ablaufdatum, das durch drei untereinander stehende Zahlen (Tag/Monat/Jahr) im roten Feld (rechts) angegeben ist.

Rechtsquelle: § 3 Nr. 12 KraftStG

Übersicht über die Kraftfahrzeugsteuersätze

Die emissionsbezogene Gestaltung der Steuersätze begünstigt besonders emissions- und verbrauchsarme Pkw. Für Pkw, die über keine oder keine effiziente Schadstoffminderungstechnik verfügen, ergibt sich dagegen eine stärkere Steuerbelastung.

Die folgende Übersicht enthält die Steuersätze entsprechend den jeweiligen Schlüsselnummern (vgl. Hinweis auf den Seiten 6 f.). Durch die Multiplikation der genannten Steuersätze mit der Anzahl der angefangenen 100 cm³ Hubraum lässt sich die jährliche Kraftfahrzeugsteuer leicht ermitteln.

Bereits zugelassene Pkw sind auf Verlangen des Herstellers, Händlers oder des Fahrzeughalters umzuschlüsseln, wenn anspruchsvollere Emissionsvorschriften erfüllt werden als bisher in den Fahrzeugpapieren ausgewiesen, und dies durch eine Bescheinigung des Herstellers gegenüber der Zulassungsbehörde nachgewiesen wird.

Die Steuersätze, die sich aufgrund des vom 1. April 2007 bis 31. März 2011 befristeten Steuerzuschlags für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw ergeben (vgl. Hinweis auf den Seiten 9 f.), sind mit „*“ gekennzeichnet.

Emissionsgruppe	Schlüssel-Nr. in der Zulassungsbescheinigung Teil I beziehungsweise im Fahrzeugschein	Geltungsdauer	Steuersatz je angefangene 100 cm ³ Hubraum	
			Benzin-Pkw	Diesel-Pkw
1. Euro 4	32, 33, 38, 39, 43, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 73, 74, 75	ab 1. Januar 2004 ab 1. April 2007 bis 31. März 2011	6,75 Euro	15,44 Euro 16,64 Euro ^{*)}
2. Euro 3	30, 31, 36, 37, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 67, 68, 69, 70, 72	ab 1. Januar 2004 ab 1. April 2007 bis 31. März 2011	6,75 Euro	15,44 Euro 16,64 Euro ^{*)}
3. Drei-Liter-Auto	40, 41, 42, 43, 46, 55, 64	ab 1. Januar 2004 ab 1. April 2007 bis 31. März 2011	6,75 Euro	15,44 Euro 16,64 Euro ^{*)}
4. Euro 2	25, 26, 27, 35 ⁵⁾ , 49, 50 ⁵⁾ , 51, 52 ⁵⁾ , 71	ab 1. Januar 2004 ab 1. April 2007 bis 31. März 2011	7,36 Euro	16,05 Euro 17,25 Euro ^{*)}

- Fortsetzung siehe nächste Seite -

22 Steuerinformationen

Emissions- gruppe	Schlüssel-Nr. in der Zulas- sungsbescheini- gung Teil I bezie- hungsweise im Fahrzeugschein	Geltungsdauer	Steuersatz je angefangene 100 cm ³ Hubraum	
			Benzin-Pkw	Diesel-Pkw
5. Euro 1 und vergleichbare	01, 02, 03 ^{1), 2), 3)} , 04 ³⁾ , 09 ³⁾ , 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 22, 28, 29, 34 ⁵⁾ , 77, 9991 ³⁾	ab 1. Januar 2005	15,13 Euro	27,35 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		28,55 Euro ¹⁾
6. Nicht schad- stoffarme Pkw, die bei Ozon- alarm (gültig bis 31. Dezember 1999) fahren durften	10 ³⁾ , 15 ³⁾ , 17, 19, 20, 23, 24, 9992 ³⁾	ab 1. Januar 2005	21,07 Euro	33,29 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		34,49 Euro ¹⁾
7. Schadstoffar- me Pkw, die bei Ozonalarm (gültig bis 31. Dezember 1999) nicht fahren durften	03, 04, 05 ⁴⁾ , 09	ab 1. Januar 2005	25,36 Euro	37,58 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		38,78 Euro ¹⁾
8. Übrige Pkw	00, 05, 06, 07, 08, 10, 15, 88	ab 1. Januar 2001	25,36 Euro	37,58 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		38,78 Euro ¹⁾

Anmerkungen

- 1) Für Pkw mit einem Hubraum von mehr als 2.000 cm³ gilt diese Schlüsselnummer uneingeschränkt als Nachweis, sofern sie vor dem 26. Juli 1995 zugewiesen wurde.
- 2) Hat das Kraftfahrzeug einen Hubraum von 1.400 cm³ bis 2.000 cm³, hat der Fahrzeughalter die Möglichkeit, durch eine Herstellerbescheinigung nachzuweisen, ob eine der im Anhang zu § 40c Abs. 1 BImSchG unter Nr. 2.2.1 (Anlage XXIII StVZO), 2.2.2 (Anhang III A der RL 70/220/EWG) oder 2.2.4 (RL 91/441/EWG) genannten Anforderungen erfüllt ist. Die Herstellerbescheinigung ist der Zulassungsbehörde zur Änderung der Fahrzeugpapiere und dadurch zur automatischen Änderung des Steuerbescheids vorzulegen. In diesem Fall kommen die unter 5. genannten Steuersätze zur Anwendung. Die Anforderungen gelten bei nachträglich durch technische Maßnahmen in ihrem Abgasverhalten verbesserten Kraftfahrzeugen auch dann als erfüllt, wenn die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte einer der vorgenannten Vorschriften durch den Hersteller bescheinigt worden ist. Da Anlage XXV StVZO nur für Fahrzeuge mit einem Hubraum von gleich oder mehr als 1.400 cm³ gilt, findet Nr. 2.2.3 des Anhangs zu § 40c Abs. 1 BImSchG keine Anwendung, da die dort genannte RL 89/458/EWG nur für Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 1.400 cm³ gilt.
- 3) Wenn Kraftfahrzeuge mit Ottomotor nachweislich vor dem 26. Juli 1995 mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung (GKAT) ausgerüstet worden sind, werden sie mit den unter 5. (Schlüsselnummern 03, 04 und 09) oder unter 6. (Schlüsselnummern 10 und 15) genannten Steuersätzen besteuert. Ansonsten sind die unter 7. oder 8. angeführten Steuersätze anzuwenden. Der Nachweis gilt als erbracht, wenn (bei vor dem 1. Oktober 2005 ausgefertigten Fahrzeugpapieren) im Fahrzeugbrief/-schein unter Ziffer 5 Antriebsart „OTTO/GKAT“ und die Schlüsselnummer „51“ eingetragen sind. Eine entsprechende Eintragung unter Ziffer 33 ist dem gleichwertig. Bei älteren Kraftfahrzeugen, die mit einem GKAT ausgerüstet sind, sollten

gegebenenfalls die Angaben im Fahrzeugbrief und -schein von der Zulassungsbehörde entsprechend geändert werden. Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor werden mit den unter 7. (Schlüsselnummern 03, 04 und 09) oder unter 8. (Schlüsselnummern 10 und 15) genannten Steuersätzen besteuert. Ist bei Schlüsselnummer 03 eine der in vorgenannten Fußnoten 1 bis 3 genannten Voraussetzungen erfüllt, kommen die unter 5. genannten Steuersätze zur Anwendung.

Sofern Pkw mit Ottomotor vor dem 26. Juli 1995 mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung (GKAT) ausgestattet worden sind und die Schlüsselnummern 03, 04, 09 beziehungsweise 10 oder 15 zugeteilt wurden, kommen für diese Fahrzeuge ab 1. Oktober 2005 die Sonder-Schlüsselnummern 9991 beziehungsweise 9992 zur Anwendung.

- 4) Gilt nur für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen und vor dem 1. Januar 1988 als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt wurden.
- 5) Gilt nur für Fahrzeuge, die zugleich die Voraussetzungen eines Fünf-Liter-Autos erfüllen.

Rechtsquelle: §§ 9 Abs. 1 Nr. 2a, 9a KraftStG

Warum ist die Kraftfahrzeugsteuer für Diesel-Pkw höher?

Die unterschiedliche Höhe der Kraftfahrzeugsteuer für Benzin- und Diesel-Pkw hängt mit der Energiesteuer (bis 31. Juli 2006: Mineralölsteuer) zusammen. In der Vergangenheit wurde die Mineralölsteuer für Diesel und Benzin unterschiedlich stark angehoben. Für Dieselkraftstoff fiel die Erhöhung deutlich geringer aus als für

Benzin. Auch in den aktuellen Energiesteuersätzen ist dieser Unterschied sehr deutlich geblieben:

Energiesteuersätze je Liter (ohne Sonderregelung für Biokraftstoffe)

Geltungsdauer	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
	bleifrei, nicht schwefelarm	nicht schwefelarm	bleifrei, schwefelarm oder -frei	schwefelarm oder -frei
ab 1. April 1999	1,04 Mark	0,68 Mark	-	-
ab 1. Januar 2000	1,10 Mark	0,74 Mark	-	-
ab 1. Januar 2001	1,16 Mark	0,80 Mark	-	-
ab 1. November 2001	1,19 Mark	0,83 Mark	-	-
ab 1. Januar 2002	0,6391 Euro	0,4550 Euro	0,6238 Euro	0,4397 Euro
ab 1. Januar 2003	0,6698 Euro	0,4857 Euro	0,6545 Euro	0,4704 Euro

Die höhere Kraftfahrzeugsteuer für Dieselfahrzeuge soll diesen Unterschied wieder ausgleichen. Die Steuergesetzgebung soll zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zwischen Diesel- und Benzin-Pkw führen. Die höhere Energiesteuer für Benzin hätte aber im Gesamtergebnis zu einem nicht vertretbaren Steuervorteil für Diesel-Pkw geführt. So wurde die Kraftfahrzeugsteuer in den Jahren 1989, 1991 und 1994 stufenweise angehoben (insgesamt um 23,90 Mark je angefangene 100 cm³ Hubraum). Im Ergebnis unterliegen somit Diesel-Pkw und Benzin-Pkw in Bezug auf Energie- und Kraftfahrzeugsteuer insgesamt derselben Steuerbelastung.

Steuerermäßigung für besonders schadstoffreduzierte Diesel-Pkw

Mit der Neuregelung durch das KraftStÄndG 1997 wurde auch die kraftfahrzeugsteuerliche Ausgleichsregelung für Diesel-Pkw, die der Euro 2-Norm entsprechen, modifiziert. Für diese Fahrzeugkategorie war im Hinblick auf die günstigeren Durchschnitts-Kraftstoffver-

brauchswerte mit Wirkung ab 1. Juli 1997 eine Absenkung des Kraftfahrzeugsteuertarifs geboten. Dies hat im Ergebnis dazu geführt, dass bei dieser Fahrzeugart die Differenz zum Steuersatz für entsprechende Benzin-Pkw auf 17 Mark/8,69 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum verringert werden konnte. Gleiches gilt auch für die ermäßigte Besteuerung von Diesel-Pkw, die der Euro 3- oder Euro 4-Norm entsprechen, sowie für besonders verbrauchsgünstige Diesel-Pkw – so genannte Drei-Liter-Autos.

Rechtsquelle: § 9 Abs. 1 Nr. 2a KraftStG

Diese Druckschrift wird kostenlos im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von den Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zweck der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Bei publizistischer Verwertung Angabe der Quelle und Übersendung eines Belegexemplars erbeten.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Die Broschüre wird kostenlos abgegeben, jede entgeltliche Weitergabe ist untersagt.

Herausgeber	Bayerisches Staatsministerium der Finanzen Presse und Öffentlichkeitsarbeit Odeonsplatz 4 80539 München
E-Mail	info@stmf.bayern.de
Internet	www.stmf.bayern.de
Rechtsstand	April 2007 4. Auflage 2007
Titelbild	TÜV SÜD AG, München
Druck	Druckerei Wiesendanger GmbH, Murnau

Inhalt gedruckt auf Recyclingpapier.

Weitergehende Informationen zum Thema Kraftfahrzeugsteuer geben die Finanzämter.

BAYERN DIREKT

ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter Telefon 01801 - 20 10 10 (3,9 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz; abweichende Preise aus Mobilfunknetzen) oder per E-Mail unter direkt@bayern.de erhalten

Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.



Diese Broschüre wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann dennoch nicht übernommen werden.