



Steuerinformationen

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

**Steuersätze und Steuerbefreiungen**



**M**obilität 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. Der weltweite Klimawandel ist eine zentrale Herausforderung, die internationale und nationale Anstrengungen zur Begrenzung der Erderwärmung durch Senkung der Treibhausgasemissionen – insbesondere Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) – erforderlich macht. Der Straßenverkehr trägt in erheblichem Maße mit zum Klimawandel bei. Deshalb ist es aus ökologischer Sicht erforderlich, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen deutlich zu verringern. Mit dem Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze, das am 1. Juli 2009 in Kraft tritt, wird diese Steuer für Personenkraftwagen vorrangig nach CO<sub>2</sub>-bezogenen Kriterien reformiert. Insbesondere werden gezielte steuerliche Anreize für verbrauchsarme und besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen geschaffen.

Diese Broschüre informiert in allen Details über die CO<sub>2</sub>-bezogene Kraftfahrzeugsteuer. Sie gibt insbesondere Auskunft über die Steuersätze und Steuerbefreiungen vom Oldtimer bis zum modernen, besonders schadstoff- und verbrauchsreduzierten Personenkraftwagen sowie für Wohnmobile. Lesen Sie weiter – es lohnt sich.



Georg Fahrenschon  
Staatsminister



Franz Josef Pschierer  
Staatssekretär

I.	CO <sub>2</sub> -bezogene Reform der Kraftfahrzeugsteuer und duales Besteuerungssystem für Pkw	6
II.	Für welche Fahrzeuge gilt die CO <sub>2</sub> - und emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer?	8
III.	CO <sub>2</sub> -bezogene Besteuerung für Pkw ab 1. Juli 2009	10
	<b>1. Geltungsbereich</b>	<b>10</b>
	<b>2. Bemessungsgrundlage</b>	<b>11</b>
	<b>3. Steuertarif</b>	<b>11</b>
	<b>4. Befristete Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Diesel-Pkw</b>	<b>13</b>
IV.	Emissionsbezogene Besteuerung für Bestands- und Altfahrzeuge (Pkw)	16
	<b>1. Geltungsbereich</b>	<b>16</b>
	<b>2. Ein Blick in den Fahrzeugschein hilft weiter</b>	<b>17</b>
	<b>3. Befristete Steuerbefreiung für neue schadstoffarme Pkw</b>	<b>18</b>

<b>4. Befristete Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw</b>	<b>21</b>
<b>5. Besonderheiten zur befristeten Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw</b>	<b>23</b>
<b>6. Nachrüstung mit Katalysator</b>	<b>26</b>
<b>7. Übersicht über die Kraftfahrzeugsteuersätze</b>	<b>28</b>
<b>8. Warum ist die Kraftfahrzeugsteuer für Diesel-Pkw höher?</b>	<b>32</b>
V. Steuerzuschlag für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw	34
VI. Befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge	35
VII. Sonderregelung für Oldtimer-Fahrzeuge	35
VIII. Saisonkennzeichen	36
IX. Ausfuhrkennzeichen	37
X. Besteuerung von Wohnmobilen	38

## I. CO<sub>2</sub>-bezogene Reform der Kraftfahrzeugsteuer und duales Besteuerungssystem für Pkw

Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen (Pkw) wurde ab 1. Juli 2009 vorrangig nach CO<sub>2</sub>-bezogenen Kriterien reformiert. Für diese Fahrzeugkategorie gilt zunächst ein duales Besteuerungssystem:

- a) Pkw, die ab dem 1. Juli 2009 erstmals zugelassen werden, unterliegen dem neuen CO<sub>2</sub>-bezogenen Besteuerungskonzept (vgl. Abschnitt III.).
- b) So genannte Bestands- und Altfahrzeuge, die bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen worden sind, unterliegen zunächst unverändert der Besteuerung nach den bisher geltenden Kriterien (Hubraum und Schadstoffemissionen – vgl. Abschnitt IV.). Diese Pkw werden ab dem 1. Januar 2013 in die Systematik der CO<sub>2</sub>-orientierten Neuregelung übergeführt. Über Art und Umfang der künftigen Besteuerung dieser Fahrzeuge wird der Gesetzgeber zu gegebener Zeit entscheiden.

Eine Besonderheit gilt für Pkw, die in der Zeit vom 5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen wurden. Derartige Fahrzeuge unterliegen im Anschluss an die befristete Steuerbefreiung für schadstoffarme Pkw (vgl. Abschnitt IV. Nr. 3.) dem CO<sub>2</sub>-bezogenen Besteuerungssystem, wenn die hieraus resultierende Steuer niedriger ist als die Steuer nach den bisherigen Kriterien. Der etwaige Steuerzuschlag für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw (vgl. Abschnitt V.) ist jeweils zu berücksichtigen. Die günstigere Besteuerung wird von den für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden (Finanzämtern) von Amts wegen (ohne besonderen Antrag) veranlasst.

Die Kraftfahrzeugsteuer ist seit dem 1. Juli 2009 als Bundessteuer ausgestaltet. Die Ertragshoheit und die Verwaltungskompetenz stehen dem Bund zu. Das für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Bundesministerium der Finanzen bedient sich bei der Verwaltung dieser Steuer im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 30. Juni 2014 der Landesfinanzbehörden (Finanzämter) im Wege der Organleihe. Diese gelten insoweit als Bundesfinanzbehörden.

Rechtsquelle: Artikel 4 und 5 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer  
und Änderung anderer Gesetze  
§§ 8 Nr. 1, 9 Abs. 1 Nr. 2, 18 Abs. 4a Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG)

## II. Für welche Fahrzeuge gilt die CO<sub>2</sub>- und emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer?

Sowohl die CO<sub>2</sub>-bezogene (vgl. Abschnitt III.) als auch die emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer (vgl. Abschnitt IV.) gilt allgemein für alle Pkw im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG). 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. Für diese Fahrzeugarten gelten Besonderheiten; sie unterliegen nicht der CO<sub>2</sub>-bezogenen, sondern der emissionsorientierten Besteuerung (vgl. Abschnitt III. Nr. 1).
- 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 für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden (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 in Abschnitt X. erläutert.

## III. CO<sub>2</sub>-bezogene Besteuerung für Pkw ab 1. Juli 2009

### 1. Geltungsbereich

Die CO<sub>2</sub>-bezogene Besteuerung gilt für folgende Fahrzeuge:

- a) Pkw, die ab dem 1. Juli 2009 erstmals zugelassen werden, und
- b) Pkw, die in der Zeit vom 5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen wurden, wenn im Anschluss an die befristeten Steuerbefreiungen für schadstoffarme Pkw (vgl. Abschnitt IV. Nr. 3.) die aus dem CO<sub>2</sub>-bezogenen Besteuerungskonzept resultierende Steuer niedriger ist als die Steuer nach den bisherigen Kriterien (vgl. Abschnitt I.).

Dieses Besteuerungssystem gilt – unabhängig von unterschiedlichen fahrzeugtechnischen Konzeptionen – grundsätzlich für alle Pkw (nicht nur für Pkw mit Hubkolbenmotoren), also zum Beispiel auch für Pkw mit Wankelmotoren (Drehkolbenmotoren), die nach den bisherigen Kriterien nach dem Gesamtgewicht zu besteuern waren.

Keine Anwendung findet dieses Besteuerungssystem dagegen

- auf Pkw, die Elektrofahrzeuge sind (vgl. Abschnitt VI.),
- auf so genannte „Trikes“ (dreirädrige Kraftfahrzeuge) und „Quads“ (kraftradähnliche Vierradkraftfahrzeuge) der Fahrzeugklassen L5e und L7e. Diese Fahrzeugarten unterliegen auf der Grundlage eines besonderen Tarifs der Besteuerung nach dem Hubraum und den Schadstoffemissionen (Einhaltung von EU-Abgasvorschriften).

## 2. Bemessungsgrundlage

Die Steuer bemisst sich nach den Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>) und dem Hubraum.

Die Zulassungsbehörden dürfen Fahrzeuge erst zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zulassen, wenn die Besteuerungsgrundlagen – insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen – festgestellt und in der Zulassungsbescheinigung Teil I – Fahrzeugschein – (Feld V.7) ausgewiesen sind und wenn nachgewiesen ist, dass den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist. Für die Beurteilung der emissionsbezogenen Besteuerungsgrundlagen sind die Zulassungsbehörden zuständig. Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden (Finanzämter) 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, 8 Nr. 1b, 13 Abs. 1 KraftStG

## 3. Steuertarif

Der Tarif beinhaltet insgesamt drei Komponenten:

a) Sockelbetrag (Mindeststeuer), gestaffelt nach Antriebsart und Hubraum:

- Benzin-Pkw (auch Pkw mit Wankelmotor): 2,00 Euro je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum,
- Diesel-Pkw (auch Pkw mit Elsbettmotor): 9,50 Euro je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum.

Die Differenzierung in Bezug auf die hubraumbezogenen Steuersätze hat ihre Grundlage in dem Energiesteuervorteil für Dieselmotoren (vgl. Abschnitt IV. Nr. 8.).

b) CO<sub>2</sub>-Freibetrag: Eine Basismenge von CO<sub>2</sub>, die sich an den ordnungsrechtlichen Vorgaben der Europäischen Union orientiert, bleibt steuerfrei. Die Freibeträge sind wie folgt gestaffelt:

Erstmalige Zulassung des Pkw

- bis zum 31. Dezember 2011: 120 g/km
- ab dem 1. Januar 2012: 110 g/km
- ab dem 1. Januar 2014: 95 g/km

c) Linearer CO<sub>2</sub>-Steuersatz, der jedes über die genannten Freibeträge hinausgehende Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer gleich belastet: 2,00 Euro je g/km.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39) in der jeweils geltenden Fassung.

### Beispiel

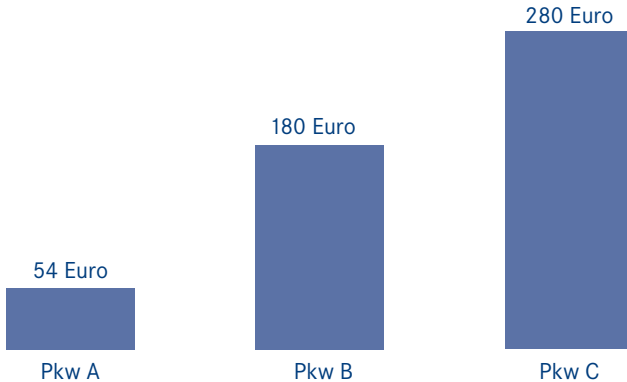
Ein Benzin-Pkw wurde am 10. Juli 2009 erstmals zugelassen und hat einen Hubraum von 1.995 cm<sup>3</sup>; der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 178 g/km. Die jährliche Kraftfahrzeugsteuer errechnet sich wie folgt:

Sockelbetrag:	
20 x 2 Euro =	40,00 Euro
CO <sub>2</sub> -Komponente:	
178 g/km – 120 g/km = 58 x 2 Euro =	<u>116,00 Euro</u>
Jahressteuer:	156,00 Euro

Die tarifbedingte Spreizung der CO<sub>2</sub>-bezogenen Kraftfahrzeugsteuer wird deutlich an folgenden Beispielfällen (Pkw mit Ottomotor, Erstzulassung ab dem 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2011):

- Pkw A: Hubraum 1.200 cm<sup>3</sup>, CO<sub>2</sub>-Emissionen 135 g/km
- Pkw B: Hubraum 2.000 cm<sup>3</sup>, CO<sub>2</sub>-Emissionen 190 g/km
- Pkw C: Hubraum 3.000 cm<sup>3</sup>, CO<sub>2</sub>-Emissionen 230 g/km

Für diese Fahrzeuge ergibt sich folgende jährliche Steuerbelastung:



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

#### 4. Befristete Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Diesel-Pkw

Das Halten von besonders schadstoffreduzierten Diesel-Pkw, die in der Zeit vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2013 erstmals zugelassen werden und nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorzeitig den strengen emissionsbezogenen Anforderungen der Euro 6-Norm entsprechen, ist zeitlich befristet von der Steuer befreit. Der Schadstoff-Emissionsstandard wird anhand von Schlüsselnummern bei allen Pkw in den Fahrzeugpapieren dokumentiert (vgl. Abschnitt IV. Nr. 2.).

Rechtsquelle: §§ 2 Abs. 2, 3b KraftStG

#### Zeitliche Grenzen und Wert des Befreiungsvorteils

- Die befristete Steuerbefreiung beginnt am Tag der erstmaligen Zulassung des begünstigten Diesel-Pkw, frühestens am 1. Januar 2011.

- Die Steuerbefreiung endet, sobald die Steuerersparnis – ausgehend von den jeweiligen CO<sub>2</sub>-bezogenen Steuertarifen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2b KraftStG (vgl. Nr. 3.) – den Betrag von 150 Euro erreicht hat. Die Befreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt.
- Die Steuerbefreiung endet spätestens am 31. Dezember 2013, auch wenn dadurch der Befreiungsvorteil nicht voll ausgeschöpft werden kann (Kappung).

### Beispiel

Ein Diesel-Pkw mit einem Hubraum von 1.998 cm<sup>3</sup> und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 150 g/km, der die Euro 6-Norm erfüllt, wird am 1. Februar 2011 erstmals zum Verkehr zugelassen.

Das Halten des Pkw ist in der Zeit vom 1. Februar 2011 bis 7. September 2011 steuerbefreit; dies entspricht einem Befreiungsvorteil von 150 Euro. Anschließend unterliegt der Pkw der regulären Besteuerung nach dem CO<sub>2</sub>-bezogenen Steuertarif (Jahressteuer 250 Euro).

### Besonderheiten

Das Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) sah zunächst vor, dass auch entsprechende Diesel-Pkw, die in der Zeit vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2010 erstmals zugelassen werden, in den Genuss der befristeten Befreiung im Wert von 150 Euro kommen. In diesen Fällen war als Beginn der Befreiung der 1. Januar 2011 vorgesehen. Aus europarechtlichen Erwägungen wurde durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 27. Mai 2010 (BGBl. I S. 668) die Begünstigung von entsprechenden Diesel-Pkw auf Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2013 eingeschränkt.

Angesichts dieser Einschränkung gilt für entsprechende Diesel-Pkw, deren Erstzulassung bereits vom 1. Juli 2009 bis zum 3. Juni 2010 erfolgt ist, eine Vertrauensschutzregelung. Hiernach wird für derartige Fahrzeuge die befristete Befreiung in vollem Umfang ge-

währt. In diesen Fällen beginnt die Befreiung frühestens am 1. Januar 2011. Die befristete Befreiung wird auf schriftlichen Antrag dem Halter gewährt, für den das Fahrzeug am 1. Januar 2011 zugelassen ist. Ist das Fahrzeug an diesem Stichtag außer Betrieb gesetzt, wird die befristete Befreiung auf schriftlichen Antrag dem Halter gewährt, für den das Fahrzeug danach wieder zugelassen wird. Eine Änderung der Steuerfestsetzung für frühere Halter unterbleibt.

Die befristeten Steuerbefreiungen gelten nicht für Diesel-Pkw, denen von den Zulassungsbehörden Oldtimer-Kennzeichen oder rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung zugeteilt sind.

### **Besteuerung nach Ablauf des Befreiungszeitraums**

Nach Ablauf des Befreiungszeitraums werden die begünstigten Diesel-Pkw mit den regulären CO<sub>2</sub>-bezogenen Tarifen besteuert (vgl. Nr. 3.).

### **Steuerbefreiung bei Veräußerung und Außerbetriebsetzung beziehungsweise Saisonkennzeichen**

Die befristeten Steuerbefreiungen für besonders schadstoffreduzierte 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 entsprechende Diesel-Pkw vom 1. Juli 2009 bis zum 3. Juni 2010 erstmals zugelassen wurden (vgl. hierzu obige Erläuterungen). Bei einer Veräußerung des Fahrzeugs fällt die befristete Befreiung nicht weg; sie geht hinsichtlich ihrer Restlaufzeit auf den neuen Halter über.

Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Pkw und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums (so genannter negativer Betriebszeitraum) haben keine Auswirkungen auf die befristeten Steuerbefreiungen. Das Ende des Befreiungszeitraums wird also insoweit nicht hinausgeschoben.

## IV. Emissionsbezogene Besteuerung für Bestands- und Altfahrzeuge (Pkw)

### 1. Geltungsbereich

Die emissionsbezogene Besteuerung für Pkw nach den bisher geltenden Kriterien (Hubraum und Schadstoffemissionen) gilt zunächst unverändert für so genannte Bestands- und Altfahrzeuge, die bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen worden sind. Diese Pkw werden ab dem 1. Januar 2013 in die Systematik der CO<sub>2</sub>-orientierten Neuregelung übergeführt. Über Art und Umfang der künftigen Besteuerung dieser Fahrzeuge wird der Gesetzgeber zu gegebener Zeit entscheiden.

Eine Besonderheit gilt für Pkw, die in der Zeit vom 5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen wurden. Derartige Fahrzeuge unterliegen im Anschluss an die befristete Steuerbefreiung für schadstoffarme Pkw (vgl. Abschnitt IV. Nr. 3.) dem ab 1. Juli 2009 geltenden CO<sub>2</sub>-bezogenen Besteuerungssystem, wenn die hieraus resultierende Steuer niedriger ist als die Steuer nach den bisherigen Kriterien. Der etwaige Steuerzuschlag für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw (vgl. Abschnitt V.) ist jeweils zu berücksichtigen. Die günstigere Besteuerung wird von den für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden (Finanzämtern) von Amts wegen (ohne besonderen Antrag) veranlasst.

Rechtsquelle: Artikel 4 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer  
und Änderung anderer Gesetze  
§§ 9 Abs. 1 Nr. 2a, 18 Abs. 4a KraftStG

## **2. 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 3“, „Euro 4“, „Euro 5“ und „Euro 6“).

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 bei den Emissionsklassen „Euro 4“ und ungünstiger 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 im Abschnitt IV. Nr. 7. die genauen Steuersätze nachgelesen werden.

Für die Beurteilung dieser emissionsbezogenen Besteuerungsgrundlagen sind die Zulassungsbehörden zuständig. Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde (Finanzämter) 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

### **3. Befristete Steuerbefreiung für neue schadstoffarme Pkw**

Durch befristete Steuerbefreiungen für neue schadstoffarme Pkw soll insbesondere die Kaufzurückhaltung potenzieller Fahrzeughalter, soweit sie aus der bisherigen Unklarheit über die künftige Kraftfahrzeugsteuer (Umstellung auf CO<sub>2</sub>-Basis) resultiert, aufgelöst werden.

#### **Vergünstigung bei erstmaliger Zulassung vom 5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009**

Für neue schadstoffarme Pkw, die in dem genannten Zeitraum erstmals zugelassen werden, kommen befristete Steuerbefreiungen unter folgenden Voraussetzungen in Betracht:

- Die Steuer für das Halten von Pkw wird für ein Jahr ab dem Tag der erstmaligen Zulassung nicht erhoben. Begünstigt sind insbesondere Pkw, die der seit 1. Januar 2006 obligatorischen Euro 4-Abgasnorm entsprechen.
- Soweit besonders schadstoffarme Pkw ab dem Tag der Erstzulassung nach Feststellung der Zulassungsbehörde bereits den strengen emissionsbezogenen Anforderungen der Euro 5- oder Euro 6-Norm (verbindlich ab 2011 beziehungsweise 2015) entsprechen, verlängert sich die befristete Steuerbefreiung auf maximal zwei Jahre.

- Die Steuerbefreiungen enden in allen Fällen spätestens am 31. Dezember 2010, auch wenn dadurch der Begünstigungszeitraum nicht voll ausgeschöpft werden kann (Kappung).

### Beispiel

Ein besonders schadstoffarmer Pkw, der die Euro 5-Abgasnorm erfüllt, wird am 30. Juni 2009 erstmals zugelassen.

Das Halten dieses Pkw ist in der Zeit vom 30. Juni 2009 bis zum 31. Dezember 2010 (rund eineinhalb Jahre) steuerbefreit. Je früher also die Erstzulassung eines entsprechenden Pkw verwirklicht wird, desto größer fällt die Steuervergünstigung aus.

### Vergünstigung bei erstmaliger Zulassung vor dem 5. November 2008

Das Halten von besonders schadstoffarmen Pkw, die vor dem 5. November 2008 erstmals zugelassen wurden und ab dem Tag der Erstzulassung nach Feststellung der Zulassungsbehörde bereits die strengen emissionsbezogenen Anforderungen der Euro 5- oder Euro 6-Norm erfüllen, ist unter dem Aspekt des Vertrauensschutzes ab 1. Januar 2009 für die Dauer eines Jahres von der Steuer befreit.

Die Steuerbefreiung gilt in diesen Fällen für den Halter, auf den das Fahrzeug am 5. November 2008 zugelassen war, und für Fahrzeuge, die am 5. November 2008 außer Betrieb gesetzt waren, für den Halter, auf den das Fahrzeug nach diesem Stichtag wieder zugelassen wird. Eine Steuervergünstigung für frühere Halter kommt nicht in Betracht; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Fahrzeug Steuer entrichtet hat.

### **Besteuerung nach Ablauf des Befreiungszeitraums**

Nach Ablauf des Befreiungszeitraums werden die begünstigten Pkw mit den regulären Steuersätzen besteuert (vgl. Nr. 1. und Übersicht im Abschnitt IV. Nr. 7.).

### **Steuerbefreiung bei Veräußerung und Außerbetriebsetzung beziehungsweise Saisonkennzeichen**

Die befristeten Steuerbefreiungen für neue schadstoffarme 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 Pkw vor dem 5. November 2008 erstmals zugelassen wurden und für derartige Pkw, die an diesem Tag außer Betrieb gesetzt waren (vgl. hierzu obige Erläuterungen). Bei einer Veräußerung des Fahrzeugs fällt die befristete Steuerbefreiung nicht weg; sie geht hinsichtlich ihrer Restlaufzeit auf den neuen Halter über.

Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Pkw und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums (so genannter negativer Betriebszeitraum) haben keine Auswirkungen auf die befristeten Steuerbefreiungen. Das Ende des Befreiungszeitraums wird also insoweit nicht hinausgeschoben.

### **Besonderheiten**

Die befristeten Steuerbefreiungen werden in den Fällen des Steuerzuschlags für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw (vgl. hierzu Abschnitt V.) entsprechend gemindert. Die Steuerbefreiungen gelten nicht für Pkw, denen von den Zulassungsbehörden Oldtimer-Kennzeichen oder rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung zugeteilt sind.

## **4. 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 01 oder PM 0 bis PM 4 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- der Partikelminderungsklassen PMK 01 oder PMK 0 bis PMK 4 nach § 48 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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 cm<sup>3</sup>, der die so genannte Euro 3-Norm einhält, beträgt die jährliche Steuer 308 Euro (Steuersatz 15,44 Euro je angefangene 100 cm<sup>3</sup> 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.

## **5. 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 war. War das Fahrzeug an diesem Stichtag außer Betrieb gesetzt, 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 cm<sup>3</sup> 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 im Abschnitt IV. Nr. 7.). 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 cm<sup>3</sup> hält die so genannte Euro 3-Norm ein und wurde am 10. Juli 2007 mit einem Partikelfilter nachgerüstet. Aufgrund der Nachrüstung wurde 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 cm<sup>3</sup> Hubraum besteuert. Ab 1. April 2007 bis 9. Juli 2007 kam – unter Berücksichtigung des für nicht besonders partikelreduzierte Diesel-Pkw geltenden Zuschlags von 1,20 Euro je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum – eine Besteuerung unter Zugrundelegung des (insoweit angehobenen) Steuersatzes von 16,64 Euro je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum zur Anwendung. Aufgrund der Partikelfilter-Nachrüstung war 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 cm<sup>3</sup> Hubraum (Jahressteuer: 324 Euro).

### Steuerbefreiung bei Veräußerung und Außerbetriebsetzung 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 außer Betrieb gesetzt waren (vgl. hierzu Erläuterungen auf der Seite 23). 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 der Außerbetriebsetzung eines Pkw und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums (so genannter negativer Betriebszeitraum) haben keine Auswirkungen auf die befristeten Steuerbefreiungen. 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 Werkstatt und der allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nachzuweisen. Die Zulassungsbehörde übermittelt die maßgebenden Daten der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde (Finanzamt), die 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.

Rechtsquelle: § 3c KraftStG

## **Keine Steuerbefreiung bei Projektförderung durch Gewährung von Festbetragszuschüssen**

Für entsprechende Diesel-Pkw, die nach Feststellung der Zulassungsbehörde in der Zeit vom 1. August 2009 bis zum 31. Dezember 2009 nachträglich mit einem begünstigten Partikelminderungssystem nachgerüstet werden, kommen die befristeten Steuerbefreiungen im Wert von jeweils 330 Euro nicht zur Anwendung, wenn für diese technischen Maßnahmen Festbetragszuschüsse aus dem Förderprogramm des Bundes für partikelreduzierte Diesel-Pkw durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

gewährt werden. Hinsichtlich der beiden Förderungsmöglichkeiten besteht insoweit ein Wahlrecht; eine doppelte Förderung ist nicht möglich.

Für entsprechende Nachrüstmaßnahmen bei Diesel-Pkw kommt in dem begünstigten Zeitraum – alternativ zur befristeten Steuerbefreiung – eine Projektförderung im Wege eines Festbetragszuschusses von jeweils 330 Euro/Pkw durch das BAFA in Betracht. Hierzu ist bei dieser Behörde ein Antrag zu stellen. Die Antragstellung ist ab dem 1. September 2009 bis zum 15. Februar 2010 (Eingang im BAFA) möglich. Das Antragsformular und weitere Hinweise sind auf der Internetseite des BAFA ([www.bafa.de](http://www.bafa.de)) abrufbar. Die Förderung ist durch die Höhe der bereitgestellten finanziellen Mittel begrenzt. Sind diese Mittel vor dem 31. Dezember 2009 verbraucht, entfällt das genannte Wahlrecht und die befristete Steuerbefreiung wird gewährt.

Ab dem 1. August 2009 werden zunächst für die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Partikelminderungssystemen von Amts wegen keine befristeten Steuerbefreiungen gewährt. Es wird vielmehr unterstellt, dass die beim BAFA zu beantragenden Zuschüsse in Anspruch genommen werden. Sollte kein Antrag auf Zuschuss gestellt werden, ist dies vom Fahrzeughalter der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde (Finanzamt) mitzuteilen. In diesem Fall wird der unter dem Vorbehalt der Nachprüfung ergangene Steuerbescheid von Amts wegen geändert und die befristete Steuerbefreiung gewährt.

Rechtsquelle: § 22a Haushaltsgesetz 2009

## 6. 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. Abschnitt IV. Nr. 7.). 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.

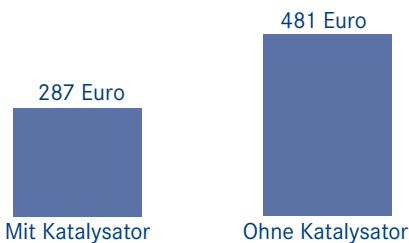
Durch die Katalysator-Nachrüstung muss – zur Erzielung einer effizienten Steuerentlastung – mindestens der Euro 1-Emissionsstandard oder der Standard vergleichbarer Emissionsnormen erreicht werden (vgl. die Übersicht über die Steuersätze im Abschnitt IV. Nr. 7.).

### 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 der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde (Finanzamt), die 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 cm<sup>3</sup> 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:



## 7. 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 im Abschnitt IV. Nr. 2.). Durch die Multiplikation der genannten Steuersätze mit der Anzahl der angefangenen 100 cm<sup>3</sup> 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 im Abschnitt V.), sind mit „\*“ gekennzeichnet.

Emissions- gruppe	Schlüssel-Nr. in der Zulas- sungsbescheini- gung Teil I bezie- hungsweise im Fahrzeugschein	Geltungsdauer	Steuersatz je angefangene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum	
			Benzin-Pkw	Diesel-Pkw
1. Euro 6	36N0 bis 36Y0	ab 1. August 2008	6,75 Euro	15,44 Euro
2. Euro 5	35A0 bis 35M0	ab 1. August 2008	6,75 Euro	15,44 Euro
3. 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	6,75 Euro	15,44 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		16,64 Euro <sup>1)</sup>
4. Euro 3	30, 31, 36, 37, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 67, 68, 69, 70, 72	ab 1. Januar 2004	6,75 Euro	15,44 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		16,64 Euro <sup>1)</sup>
5. Drei-Liter-Auto	40, 41, 42, 43, 46, 55, 64	ab 1. Januar 2004	6,75 Euro	15,44 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		16,64 Euro <sup>1)</sup>
6. Euro 2	25, 26, 27, 35 <sup>5)</sup> , 49, 50 <sup>5)</sup> , 51, 52 <sup>5)</sup> , 71	ab 1. Januar 2004	7,36 Euro	16,05 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		17,25 Euro <sup>1)</sup>
7. Euro 1 und vergleichbare	01, 02, 03 <sup>1), 2), 3)</sup> , 04 <sup>3)</sup> , 09 <sup>3)</sup> , 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 22, 28, 29, 34 <sup>5)</sup> , 77, 9991 <sup>3)</sup>	ab 1. Januar 2005	15,13 Euro	27,35 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		28,55 Euro <sup>1)</sup>

- Fortsetzung und Fußnoten siehe Folgeseiten -

Emissions- gruppe	Schlüssel-Nr. in der Zulas- sungsbescheini- gung Teil I bezie- hungsweise im Fahrzeugschein	Geltungsdauer	Steuersatz je angefangene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum	
			Benzin-Pkw	Diesel-Pkw
8. Nicht schad- stoffarme Pkw, die bei Ozon- alarm (gültig bis 31. Dezember 1999) fahren durften	10 <sup>3)</sup> , 15 <sup>3)</sup> , 17, 19, 20, 23, 24, 9992 <sup>3)</sup>	ab 1. Januar 2005	21,07 Euro	33,29 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		34,49 Euro <sup>1)</sup>
9. Schadstoffar- me Pkw, die bei Ozonalarm (gültig bis 31. Dezember 1999) nicht fahren durften	03, 04, 05 <sup>4)</sup> , 09	ab 1. Januar 2005	25,36 Euro	37,58 Euro
		ab 1. April 2007 bis 31. März 2011		38,78 Euro <sup>1)</sup>
10. 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 <sup>1)</sup>

**Anmerkungen zur Übersicht**

- 1) Für Pkw mit einem Hubraum von mehr als 2.000 cm<sup>3</sup> gilt diese Schlüsselnummer uneingeschränkt als Nachweis, sofern sie vor dem 26. Juli 1995 zugewiesen wurde.
- 2) Hat das Kraftfahrzeug einen Hubraum von 1.400 cm<sup>3</sup> bis 2.000 cm<sup>3</sup>, 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 7. 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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 7. (Schlüsselnummern 03, 04 und 09) oder unter 8. (Schlüsselnummern 10 und 15) genannten Steuersätzen besteuert. Ansonsten sind die unter 9. oder 10. 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 9. (Schlüsselnummern 03, 04 und 09) oder unter 10. (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 7. 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

## 8. 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 Dieselmotoren 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 bleifrei, nicht schwefelarm	Diesel nicht schwefelarm	Benzin bleifrei, schwefelarm oder -frei	Diesel 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 cm<sup>3</sup> 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-Kraftstoffverbrauchswerte 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 cm<sup>3</sup> 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.

## V. 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 Steuersatz nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG (vgl. Abschnitt III. Nr. 3. sowie Übersicht im Abschnitt IV. Nr. 7.) um einen Zuschlag von 1,20 Euro je angefangene 100 cm<sup>3</sup> 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 Grenzwert der 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.

## VI. Befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Das Halten von Pkw, die Elektrofahrzeuge 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. Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums (so genannter negativer Betriebszeitraum) haben keine Auswirkungen auf die befristete Steuerbefreiung. Das Ende des Befreiungszeitraums wird also insoweit nicht hinausgeschoben. Soweit die Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.

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

## VII. 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

Prüfingenieurs. 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-Rallies 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

## VIII. 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 Möglich-

keit 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

## IX. Ausfuhrkennzeichen

Für das Halten von Fahrzeugen, die aus dem Inland endgültig ausgeführt werden sollen und hierzu ein Ausfuhrkennzeichen erhalten, kommt ab dem 1. Juli 2010 keine besondere Vergünstigung mehr in Betracht. Die verkehrsrechtliche Zulassung derartiger Fahrzeuge ist zeitlich 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. Die Steuerpflicht dauert, solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat.

Rechtsquelle: § 5 Abs. 1 Nr. 4 KraftStG

## X. 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

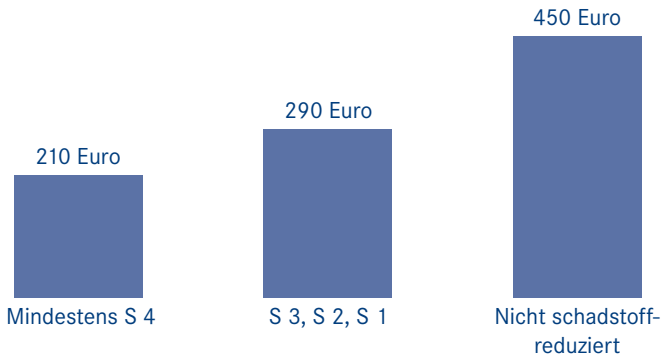
Ab 1. Januar 2010 gilt dieser Steuertarif auch für Wohnmobile mit der weniger anspruchsvollen Schadstoffklasse S 1.

**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“ (wohnmobil-ähnliche Fahrzeuge) mit Pkw-typischer Bauart, 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 Koch-

gelegenheit und der Spüle nicht aufweist, sind kraftfahrzeugsteuerlich als Pkw einzustufen und unterliegen demgemäß der Besteuerung nach den für Pkw geltenden Kriterien (nicht der emissionsorientierten Gewichtsbesteuerung); zu den für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Steuersätzen vgl. Abschnitt III. Nr. 3. sowie Übersicht im Abschnitt IV. Nr. 7.

Rechtsquelle: §§ 2 Abs. 2b, 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	Juli 2010
Titelbild	PantherMedia/Ludger Banneke-Wilking
Druck	Druckerei Wiesendanger GmbH, Murnau

Inhalt gedruckt auf Recyclingpapier.

Weitergehende Informationen zum Thema Kraftfahrzeugsteuer geben die Finanzämter.

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung wissen?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter [www.servicestelle.bayern.de](http://www.servicestelle.bayern.de) im Internet oder per E-Mail unter [direkt@bayern.de](mailto: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.