



**Der Finanzminister  
informiert:**

# Der aktuelle Tipp

INFORMATIONEN ZUR AKTUELLEN  
RECHTSLAGE BEI DER  
KRAFTFAHRZEUGSTEUER

## MERKBLATT

### zur Besteuerung von Kraftfahr- zeugen

mit den aktuellen  
Tabellen zu den  
Kfz-Steuersätzen  
und Kfz-Steuer-  
befreiungen

Herausgegeben im  
Mai 2002

Mit dem Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 wurde eine grundlegende Reform der Besteuerung von Personenkraftwagen verwirklicht, mit der die Entwicklung und der Erwerb möglichst emissions- und verbrauchsarmer Pkw gefördert und ein Anreiz für die Umrüstung oder Stilllegung emissionsintensiver Fahrzeuge geschaffen wurde. Dementsprechend werden Pkw mit niedrigen Schadstoffemissionen und/oder geringem Verbrauch begünstigt (durch befristete Steuerbefreiungen bzw. ermäßigte Steuersätze), während weniger oder nicht schadstoffgeminderte Pkw stärker belastet sind.

### *Der kraftfahrzeugsteuerliche Begriff des Pkw*

Als Pkw im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes gelten

- Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmt sind und – außer dem Fahrersitz – mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen ausgestattet sind (u.a. auch entsprechende Großraumlimousinen/Vans, Trikes);
- Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 t, die nach ihrer Bauart und Einrichtung geeignet und bestimmt sind, wahlweise vorwiegend der Beförderung von Personen oder von Gütern zu dienen und die außer dem Fahrersitz Plätze für nicht mehr als acht Personen haben (sog. Kombinationskraftwagen);
- Geländewagen („Off-roader“) mit einem zulässigen Gesamt-



gewicht von nicht mehr als 2,8 t, die nach ihrer objektiven Beschaffenheit (Bauart, Einrichtung, äußeres Erscheinungsbild) zur Beförderung von Personen konzipiert sind;

- Wohnmobile und bauartähnliche Fahrzeuge (z.B. Büromobile), deren zulässiges Gesamtgewicht 2,8 t nicht übersteigt und die außer dem Fahrersitz Plätze für nicht mehr als acht Personen haben.

## *Die Schlüsselnummer – der Schlüssel zur Steuerberechnung*

Das bei der Typgenehmigung festgestellte Emissionsverhalten eines Pkw, an das die Kraftfahrzeugsteuer anknüpft, ist in den Fahrzeugpapieren (Fahrzeugbrief, Fahrzeugschein) dokumentiert. Dort ist unter der Rubrik „Zu 1 – Fahrzeug- und Aufbauart –“ eine **Schlüsselnummer** eingetragen, deren **5. und 6. Stelle** Auskunft über die jeweilige Einstufung gibt. Häufig ist auch der Emissionsstandard des betreffenden Fahrzeugs ausdrücklich bezeichnet - z.B. „Schadstoffarm Euro 2“ - (ein evtl. in den Fahrzeugpapieren zu Ziffer 1 eingetragenes Schadstoffverhalten „E 2“ entspricht allerdings nur der Euro 1-Norm). Anhand dieser beiden Stellen der Schlüsselnummer können aus den nachfolgenden Übersichten auf den Seiten 10 und 11 die Werte der befristeten Steuerbefreiungen und die maßgebenden Steuersätze entnommen werden. Durch Multiplikation des jeweiligen Steuersatzes mit der Anzahl der vollen oder angefangenen 100 cm<sup>3</sup> Hubraum lässt sich die **gegenwärtige und künftige Kraftfahrzeugsteuer selbst ermitteln**.

Für die Beurteilung der emissionsbezogenen Besteuerungsgrundlagen und die Einstufung eines Fahrzeugs in eine bestimmte Emissionsklasse sind die **Zulassungsbehörden zuständig**. Die Finanzämter sind insoweit an deren Feststellungen gebunden. Bei etwaigen Zweifeln an der Richtigkeit der Einstufung eines Pkw sollte sich der Halter daher an die Zulassungsbehörde wenden.

## *Befristete Steuerbefreiungen für Euro 3-Pkw und Euro 4-Pkw*

Das Halten von Pkw, die ab dem Tag der erstmaligen Zulassung mindestens die Grenzwerte für „**Euro 3**“ oder „**Euro 4**“ nach der Richtlinie 98/69/EG einhalten, ist solange **befristet** von der Kraftfahrzeugsteuer **befreit**, bis der Wert der Steuerbefreiung bei

- „Euro 3“-Pkw mit Ottomotor 127,82 €,
- „Euro 3“-Pkw mit Dieselmotor 255,65 €,
- „Euro 4“-Pkw mit Ottomotor 306,78 € und
- „Euro 4“-Pkw mit Dieselmotor 613,55 €

erreicht. Voraussetzung ist, dass die erstmalige Zulassung bei „Euro 3“-Pkw vor dem 1. Januar 2000 und bei „Euro 4“-Pkw vor dem 1. Januar 2005 erfolgt(e). Die bisherigen

Emissionsgruppen „D 3“ und „D 4“ gelten kraftfahrzeugsteuerlich als gleichwertig mit „Euro 3“ und „Euro 4“, wenn für den jeweiligen Fahrzeugtyp die Einhaltung aller erforderlichen Voraussetzungen rechtzeitig nachgewiesen wurde.

### ***Befristete Steuerbefreiung für „Fünf-Liter“-Autos und „Drei-Liter“-Autos***

Pkw, deren Kohlendioxidemissionen – nach Maßgabe der Richtlinie 93/116/EG – 120 g/km nicht übersteigen („**Fünf-Liter-Auto**“ – bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 2000) oder 90 g/km nicht übersteigen („**Drei-Liter-Auto**“ – bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 2006), sind solange befristet von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, bis der Wert der Steuerbefreiung 255,65 € (Fünf-Liter) oder 511,29 € (Drei-Liter) erreicht.

### ***Dauer und Berechnung des Werts der befristeten Steuerbefreiung***

Die **befristete Steuerbefreiung** für Euro 3-Pkw, Euro 4-Pkw, „Fünf-Liter“-Autos und „Drei-Liter“-Autos beginnt ab dem Tag der erstmaligen Zulassung des Pkw und **dauert längstens** – auch wenn der Wert der steuerlichen Förderung noch nicht ausgeschöpft sein sollte - **bis zum 31. Dezember 2005**. Die Steuerbefreiung endet bereits vor dem 1. Januar 2006, wenn die Steuerersparnis – ausgehend von den Steuersätzen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a KraftStG (vgl. Übersicht auf Seite 11) – die o.a. jeweiligen Werte der Steuerbefreiung erreicht hat.

Der **Wert einer Steuerbefreiung** wird stets taggenau in einen **auf das jeweilige Fahrzeug bezogenen Befreiungszeitraum** umgerechnet, der unbeeinflusst von einem Halterwechsel endet. Auch eine vorübergehende Stilllegung des Fahrzeugs – sowie die Zeit einer Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung aus anderen Gründen – hat auf das Ende der Steuerbefreiung keinen Einfluss, d.h. der Zeitraum der Steuerbefreiung verlängert sich nicht um die Dauer der Stilllegung bzw. anderweitigen Steuervergünstigung. Dies gilt entsprechend bei einem Saisonkennzeichen (vgl. Seite 6) für die Zeit außerhalb des Zulassungszeitraums.

Die **Dauer der Steuerbefreiung** ist abhängig vom Hubraum des betreffenden Fahrzeugs und von der Höhe der Steuersätze je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum in Höhe von 5,11 € für Pkw mit Ottomotor (ab 1. Januar 2004: 6,75 €) und 13,80 € für Pkw mit Dieselmotor (ab 1. Januar 2004: 15,44 €).

#### Beispiel:

Ein Pkw mit Ottomotor (2.988 cm<sup>3</sup> Hubraum) wird am 20. Februar 2002 erstmals

zum Verkehr zugelassen und erfüllt ab diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen der Emissionsgruppe „Euro 4“. Der Wert der Steuerbefreiung für dieses Fahrzeug beträgt 306,78 € (vgl. Übersicht über die Werte der Steuerbefreiungen auf Seite 10). Unter Berücksichtigung des bis 31. Dezember 2003 geltenden Steuersatzes von 5,11 € je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum (= Jahressteuer in Höhe von 153,30 €) ergibt sich eine Steuerbefreiung für die Dauer von 730 Tagen oder 2 Jahren.

**Nach Ablauf der befristeten Steuerbefreiungen** für „Euro 3“ und „Euro 4“ sowie für „Drei-Liter-Pkw“ sind je angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum begünstigte Steuersätze von 5,11 € für Pkw mit Ottomotor und 13,80 € für Pkw mit Dieselmotor anzuwenden.

Ab 1. Januar 2004 erhöhen sich diese Steuersätze auf 6,75 € für Pkw mit Ottomotor und 15,44 € für Pkw mit Dieselmotor. Begünstigte „Fünf-Liter-Pkw“ unterliegen nach Ablauf der Befreiung mit den Steuersätzen, die sich nach dem Emissionsstandard des jeweiligen Fahrzeugs ergeben (vgl. Übersicht über die Steuersätze auf Seite 11)

### *Kumulierung von Steuerbefreiungen*

Pkw, die **alle Voraussetzungen** für eine Steuerbefreiung als „Drei-Liter-Auto“ / „Fünf-Liter-Auto“ und „Euro 3“ / „Euro 4“ **zugleich** erfüllen, erhalten die jeweilige Summe der o.a. Befreiungen.

Erfüllt z.B. ein begünstigtes Drei-Liter-Auto gleichzeitig auch die Voraussetzungen für eine befristete Steuerbefreiung wegen Einhaltung der Euro 3- oder Euro 4-Norm, wird dem Fahrzeughalter die Summe der in Betracht kommenden Steuerbefreiungen gewährt.

#### Beispiel:

Ein im Sommer 1999 erstmals zum Verkehr zugelassener Euro 3-Pkw mit Ottomotor und 2.000 cm<sup>3</sup> Hubraum hält gleichzeitig die Voraussetzungen zur Förderung als „Drei-Liter“-Auto ein. Der Wert der Steuerbefreiung für die Einhaltung der Euro 3-Norm in Höhe von 127,82 € und der Wert der Steuerbefreiung als „Drei-Liter“-Auto in Höhe von 511,29 € ergeben zusammen einen Wert der Steuerbefreiung von 639,11 € (vgl. die Übersicht auf Seite 10, in der auch die Summe der möglichen Steuerbefreiungen bei derartigen Kumulierungen angegeben ist).

Ab 1. Januar 2000 ist für Euro 3-Fahrzeuge die Kumulierung weggefallen. Bei Euro 4-Pkw entfällt sie ab 1. Januar 2005. Die Steuerbefreiung beträgt in diesen Fällen für einen „Drei-Liter-Pkw“ einheitlich 511,29 €

## *Weitere begünstigte Antriebsarten*

Die vorgenannten Regelungen für Fahrzeuge mit Otto- bzw. Dieselmotoren gelten entsprechend für **Hybridfahrzeuge** und Fahrzeuge, in denen **alternative Kraftstoffe** (z.B. Erdgas, Rapsöl) verwendet werden. Darüber hinaus sind für diese Fahrzeuge keine weiteren kraftfahrzeugsteuerlichen Vergünstigungen vorgesehen.

Pkw mit einem **ausschließlichen Antrieb durch Elektromotoren**, die überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden, sind ab dem Tag der erstmaligen Zulassung, sofern dieser nach dem 31. Juli 1991 liegt, für **fünf Jahre steuerbefreit**. Eine vorübergehende Stilllegung oder ein Halterwechsel haben auf die Steuerbefreiung keine Auswirkung (vgl. Abschnitt „Dauer und Berechnung des Werts der befristeten Steuerbefreiung“ auf Seite 3). Nach Ablauf der Steuerbefreiung gelten die Steuersätze je angefangene 200 kg verkehrsrechtlich zulässiges Gesamtgewicht (bis 2.000 kg : 11,25 €/ über 2.000 kg bis 3.000 kg: 12,02 €/ über 3.000 kg bis 3.500 kg: 12,78 €). Die sich danach ergebende - stufenweise berechnete - Steuer wird auf die Hälfte ermäßigt.

## *Nachrüstung mit Katalysator*

Aufgrund der spürbaren Anhebung der Steuersätze für Pkw, deren Emissionsverhalten schlechter als die Euro 1-Norm oder vergleichbare Emissionsnormen ist, kann es – neben den damit verbundenen ökologischen Vorteilen – auch **wirtschaftlich sinnvoll** sein, entsprechende Pkw mit einem (zumeist geregelten) Katalysator nachzurüsten. Denn häufig amortisieren sich die Kosten dieser Nachrüstung, wenn dadurch der Euro 1-Emissionsstandard oder der Standard vergleichbarer Emissionsnormen erreicht wird, wegen der dadurch eintretenden merklichen Steuerersparnis schon nach wenigen Jahren. Darüber hinaus sind nachgerüstete Fahrzeuge leichter und zu einem höheren Wert verkäuflich.

Die **Nachrüstung** eines 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 – ohne weiteren Antrag des Fahrzeughalters – die Besteuerung mit dem nun geltenden Steuersatz durchführt.

## *Sonderregelung für Oldtimer-Fahrzeuge*

Für Fahrzeuge, die aufgrund eines **Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen eine Betriebserlaubnis für Oldtimer-Fahrzeuge** erlangt haben, können besondere Kennzeichen zugeteilt werden. Die Zuteilung dieser Oldtimer-Kennzeichen unterliegt einer pauschalen Kraftfahrzeugsteuer von jährlich 46,02 € für Krafträder und 191,73 € für die übrigen Fahrzeuge.

Die Voraussetzungen für die Anerkennung eines Fahrzeugs als Oldtimer sind in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt. Die Zuteilung eines Oldtimer-Kennzeichens verlangt u.a., dass das betreffende Fahrzeug **vor mindestens 30 Jahren erstmals zum Verkehr zugelassen wurde** und vornehmlich zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes (z.B. bei Oldtimer-Rallyes) eingesetzt wird.

### *Saisonkennzeichen, Kurzzeitkennzeichen und Ausfuhrkennzeichen*

Auf Antrag kann für ein Fahrzeug ein auf einen nach vollen Monaten bemessenen zusammenhängenden Zeitraum befristetes amtliches Kennzeichen zugeteilt werden, das in diesem Zeitraum jedes Jahr erneut verwendet werden darf (**Saisonkennzeichen**). Von dieser Möglichkeit wird insbesondere bei Cabrios, Krafträdern, Wohnmobilen und Anhängern Gebrauch gemacht. Der Fahrzeughalter kann hierbei entscheiden, für welchen Zeitraum – mindestens zwei, höchstens elf Monate – das Fahrzeug zugelassen sein soll und ist an diese Entscheidung für jeweils ein Jahr gebunden. Die jeweilige Zulassungsdauer wird zu Kontrollzwecken auf dem Kennzeichenschild rechts eingeprägt. Die zwei übereinanderliegenden, durch einen Bindestrich getrennten zweistelligen Zahlen geben die Monate des Beginns und des Endes der Zulassung an, z.B. bei einer Zulassung vom

1. April bis 30. September: 

04
09

Die Kraftfahrzeugsteuer für das Saisonkennzeichen ist jeweils im Voraus zu entrichten.

**Kurzzeitkennzeichen** zur einmaligen Verwendung, z.B. für eine Überführungsfahrt, sind höchstens fünf Tage ab Zuteilung gültig. Der letzte Tag der Geltungsdauer des Kennzeichens ist in drei untereinander stehenden, jeweils zweistelligen Zahlen in einem gelben Feld am rechten Ende des Kennzeichens angegeben. Die obere Zahl kennzeichnet den Tag, die mittlere den Monat und die untere das Jahr des Ablaufdatums. Diese Kennzeichen **unterliegen nicht der Kraftfahrzeugsteuer**.

Fahrzeuge, die aus dem Inland endgültig ausgeführt werden sollen und hierzu ein besonderes Kennzeichen (**Ausfuhrkennzeichen**) erhalten, sind für die Dauer von bis zu drei Monaten von der Steuer befreit. Dies gilt nicht, sofern das Ausfuhrkennzeichen länger gültig ist oder ein weiteres erteilt wird. Bei längerer Fahrzeugbenutzung im Inland wird die Steuer ggf. ab der Zuteilung des Kennzeichens nacherhoben.

Das Ausfuhrkennzeichen enthält wie das amtliche Kennzeichen ein Unterscheidungszeichen für den betreffenden Verwaltungsbezirk (z.B. „S“ für Stuttgart) und nachfolgend eine Zahl sowie einen Buchstaben. Wesentliches Merkmal eines Ausfuhrkennzeichens ist ein an

seinem rechten Ende angebrachter roter Streifen, auf dem in drei übereinander liegenden, jeweils zweistelligen Zahlen das Ablaufdatum der Zulassung angegeben ist.

### *Höhere Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Dieselmotor*

Die **Steuersätze für Pkw mit Dieselmotoren** sind – innerhalb einer Emissionsgruppe – stets **höher als die Steuersätze für Pkw mit Otto- (Benzin-) Motoren**. Sie liegen häufig aber auch dann noch höher, wenn das Dieselfahrzeug einer günstigeren Emissionsgruppe als ein Pkw mit Ottomotor angehört. Diese kraftfahrzeugsteuerlichen Belastungsunterschiede hängen mit der **Mineralölsteuer** zusammen. Die Mineralölsteuer wurde in der Vergangenheit für Dieselkraftstoff und Benzin (Vergaserkraftstoff) unterschiedlich stark angehoben. Auch in den aktuellen und künftigen Mineralölsteuersätzen kommt dieser Unterschied noch deutlich zum Ausdruck:

#### Mineralölsteuersätze (je Liter)

	<u>ab 1. Januar 2002</u>	<u>ab 1. Januar 2003</u>
Benzin, bleifrei/nicht schwefelarm	0,6391 €	0,6698 €
Diesel, nicht schwefelarm	0,4550 €	0,4857 €
Benzin, bleifrei, schwefelarm oder -frei	0,6238 €	0,6545 €
Diesel, schwefelarm oder –frei	0,4397 €	0,4704 €

Da die dabei wesentlich geringere Anhebung der Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff zu nicht vertretbaren Steuervorteilen für Pkw mit Dieselmotor und damit zu Wettbewerbsverzerrungen geführt hätte, war ein entsprechender Belastungsausgleich über die Kraftfahrzeugsteuer notwendig. Dementsprechend wurde die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Dieselmotoren – auf der Grundlage von Vergleichsberechnungen – in den Jahren 1989, 1991 und 1994 stufenweise um insgesamt 12,22 € je volle oder angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum angehoben. Diesel-Pkw und Benzin-Pkw sind damit bezüglich der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer im Ergebnis gleich stark belastet.

Für **besonders schadstoffreduzierte Diesel-Pkw**, die der Euro 2-Norm entsprechen, wurde wegen ihrer günstigeren durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchswerte zum 1. Juli 1997 der Kraftfahrzeugsteuertarif abgesenkt, so dass bei solchen Fahrzeugen die Differenz zum Steuersatz für entsprechende Benzin-Pkw seit diesem Zeitpunkt nur noch 8,69 € je volle oder angefangene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum beträgt. Gleiches gilt nach Ablauf des jeweiligen Befreiungszeitraums auch für die ermäßigte Besteuerung von Diesel-Pkw, die der Euro 3-Norm oder Euro 4-Norm entsprechen sowie für „Drei-Liter“-Autos mit Dieselmotor.

## *Abgrenzung zwischen Pkw und Lkw und Nutzfahrzeugbesteuerung*

Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Abgrenzung zwischen Pkw und Lkw richtet sich **grundsätzlich nach dem Verkehrsrecht**. Die Steuerverwaltung ist jedoch in Bezug auf die **Fahrzeugart** nicht an die Feststellungen der Verkehrsbehörden (Zulassungsbehörden) gebunden. Ein von den Zulassungsbehörden als Lkw eingestuftes Fahrzeug kann deshalb nach den einschlägigen kraftfahrzeugsteuerlichen Kriterien (z.B. objektive Beschaffenheit) als Pkw behandelt werden.

Als Lkw gelten danach kraftfahrzeugsteuerlich z.B. auch sog. Kombinationskraftwagen einschließlich der als Kombinationskraftwagen zu beurteilenden Geländewagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t oder entsprechend schwere Wohnmobile und bauartähnliche Fahrzeuge.

Ausnahmsweise werden auch **Pkw mit Drehkolbenmotoren** (Wankelmotor) und mit anderen nicht auf Hubkolbenmotoren beruhenden Antriebsarten (z.B. Elektromotoren) nach dem zulässigen Gesamtgewicht - und nicht nach dem Hubraum und emissionsbezogen – besteuert (vgl. Abschnitt „Weitere begünstigte Antriebsarten“ auf Seite 5).

Die **Besteuerung von Nutzfahrzeugen** richtet sich grundsätzlich nach ihrem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht. Für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t wird die Steuer zusätzlich emissionsbezogen bemessen. Diese Fahrzeuge werden entsprechend ihrem Abgasverhalten und ihrer Lärmemission in sog. Schadstoff- und Geräuschklassen nach der StVZO eingestuft. Für Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht fehlt es (noch) an einer emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer; die Steuer orientiert sich für solche Fahrzeuge nur am zulässigen Gesamtgewicht.

Die **Steuer für Lkw bis zu 3,5 t verkehrsrechtlich zulässigem Gesamtgewicht** beträgt je angefangene 200 kg Gesamtgewicht:

bis zu 2.000 kg	11,25 €
über 2.000 kg bis zu 3.000 kg	12,02 €
über 3.000 kg bis zu 3.500 kg	12,78 €

Durch die Vervielfältigung des jeweiligen gewichtsbezogenen Steuersatzes mit der Anzahl angefangener 200 kg zulässiges Gesamtgewicht innerhalb jeder einzelnen Gewichtsstufe des Tarifs und der Addition der hierbei erzielten Zwischenergebnisse sowie Abrundung der Summe auf volle Euro lässt sich die Steuer selbst ermitteln.

Beispiel:

Ein als Kombinationskraftwagen anzusehender Geländewagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.050 kg ist als Lkw zu besteuern. Die Steuer beträgt:

• Gewichtsstufe bis 2.000 kg	11,25 € x 10	=	112,50 €
• Gewichtsstufe 2.000 kg bis 3.000 kg	12,02 € x 5	=	60,10 €
• Gewichtsstufe über 3.000 kg bis 3.500 kg	12,78 € x 1	=	<u>12,78 €</u>
Kraftfahrzeugsteuer (abgerundet)			185,00 €

## *Die Besteuerung von Krafträdern*

Die Kraftfahrzeugsteuer für Krafträder (Fahrzeuge mit bis zu zwei Rädern) bemisst sich nach dem Hubraum, soweit diese durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden. Krafträder mit Drehkolbenmotoren werden nach dem zulässigen Gesamtgewicht besteuert. Eine Berücksichtigung des Schadstoffverhaltens bei der Steuerbemessung sieht das geltende Kraftfahrzeugsteuergesetz (noch) nicht vor.

Motorräder mit Beiwagen gelten als Fahrzeuge mit 2 Rädern.

Die Kraftfahrzeugsteuer für Krafträder mit Hubkolbenmotoren beträgt 1,84 € je 25 cm<sup>3</sup> Hubraum oder einen Teil davon. Bei einem Motorrad mit 750 cm<sup>3</sup> Hubraum ergibt sich somit eine jährliche Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 30 (750 : 25) x 1,84 € = 55,20 €

Von der Steuer befreit sind Fahrzeuge die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, z.B.:

- Zweirädrige Kleinkrafträder (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h – bei Inverkehrkommen vor dem 1. Januar 2002 50 km/h – und einer elektrischen Antriebsmaschine oder einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum bis zu 50 cm<sup>3</sup> und Fahrräder mit Hilfsmotor),
- Leichkrafträder (Krafträder mit einer elektrischen Antriebsmaschine mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW oder einem Verbrennungsmotor mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup>, aber nicht mehr als 125 cm<sup>3</sup>).

### Übersicht über die Werte der Steuerbefreiungen

Schlüssel-Nr. in den Fahrzeugpapieren	Emissionsgruppe für Pkw	bei Erstzulassung		
		bis 31.12.1999	1.1.2000 bis 31.12.2004	1.1.2005 bis 31.12.2005
		für Pkw mit Otto- /Dieselmotor (€)		
30, 31, 44, 47, 67, 69, 72	D 3 oder Euro 3	127,82 / 255,65	- / -	- / -
34, 35, 50, 52	5-Liter-Auto	255,65 / 255,65	- / -	- / -
32, 33, 53, 56, 58, 60, 62, 65, 73, 74, 75	D 4 oder Euro 4	306,78 / 613,55		- / -
40, 41	3-Liter-Auto	511,29 / 511,29		
36, 37, 45, 48, 68, 70	D 3 oder Euro 3 und 5-Liter-Auto	383,47 / 511,30	- / -	- / -
38, 39, 54, 57, 59, 61, 63, 66	D 4 oder Euro 4 und 5-Liter-Auto	562,43 / 869,20	306,78 / 613,55	- / -
42, 46	D 3 oder Euro 3 und 3-Liter-Auto	639,11/ 766,94	511,29 / 511,29	
43, 55, 64	D 4 oder Euro 4 und 3-Liter-Auto	818,07 / 1.124,84		511,29 / 511,29

## Übersicht über die Steuersätze

Schlüssel-Nr. in den Fahrzeugpapieren	Emissionsgruppe für PKW	Geltungsdauer	Steuersatz je angefangene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum (€)	
			Ottomotor	Dieselmotor
30 bis 33, 36 bis 48, 53 bis 70, 72 bis 75	Euro 3, Euro 4 3-Liter-Auto	bis 31.12.2003 ab 01.01.2004	5,11 6,75	13,80 15,44
25 bis 27, 35 <sup>5</sup> , 49, 50 <sup>5</sup> , 51, 52 <sup>5</sup> , 71	Euro 2	bis 31.12.2003 ab 01.01.2004	6,14 7,36	14,83 16,05
01, 02, 03 <sup>1,2,3</sup> 04 <sup>3</sup> , 09 <sup>3</sup> , 11 bis 14, 16, 18, 21, 22, 28, 29, 34 <sup>5</sup> , 77	Euro 1 und vergleichbare	ab 01.01.2001 ab 01.01.2005	10,84 15,13	23,06 27,35
10 <sup>3</sup> , 15 <sup>3</sup> , 17, 19, 20, 23, 24	andere, die bei Ozonalarm fahren durften <sup>6</sup>	ab 01.01.2001 ab 01.01.2005	15,13 21,07	27,35 33,29
03, 04, 05 <sup>4</sup> , 09	(bedingt) schad- stoffarme, die bei Ozonalarm nicht fahren durften <sup>6</sup>	ab 01.01.2001 ab 01.01.2005	21,07 25,36	33,29 37,58
00, 05 bis 08, 10, 15, 88	übrige	ab 01.01.2001	25,36	37,58

- 1) Bei einem Hubraum von mehr als 2.000 cm<sup>3</sup> gilt die Schlüsselnummer uneingeschränkt als Nachweis, sofern diese vor dem 26. Juli 1995 zugewiesen wurde.
- 2) Bei einem Hubraum von 1.400 bis 2.000 cm<sup>3</sup> muss zusätzlich durch eine Herstellerbescheinigung nachgewiesen sein, dass eine der im Anhang zu § 40 c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) unter Nr. 2.2.1 (Anlage XXIII StVZO), Nr. 2.2.2 (Anhang III A Richtlinie 70/220/EWG) oder Nr. 2.2.4 (Richtlinie 91/441/EWG) genannten Anforderungen erfüllt ist. Die Herstellerbescheinigung ist der Zulassungsbehörde zur Änderung der Fahrzeugpapiere und damit zur automatischen Änderung des Steuerbescheids vorzulegen. In diesem Fall kommen die in dieser Rubrik genannten Steuersätze zur Anwendung.
- 3) Kraftfahrzeuge mit Ottomotor müssen nachweislich vor dem 26. Juli 1995 mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung (GKAT) ausgerüstet worden sein. Der Nachweis gilt als erbracht, wenn im Fahrzeugbrief/-schein unter Ziffer 5 – Antriebsart – „OTTO/GKAT“ und die Schlüsselnummer „51“ eingetragen sind. Eine entsprechende Eintragung unter Ziffer 33 ist dem gleichwertig. Entsprechende Fahrzeuge werden mit den in der jeweiligen Rubrik genannten Steuersätzen besteuert. Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor werden mit den unter der vorletzten (Schlüsselnummern 03, 04 und 09) oder unter der letzten Rubrik (Schlüsselnummern 10 und 15) genannten Steuersätzen besteuert. Ist bei Schlüsselnummer 03 eine der in den Fußnoten 1 bis 3 genannten Voraussetzungen erfüllt, sind die in der Rubrik „Euro 1 und vergleichbare“ genannten Steuersätze maßgebend.
- 4) Gilt nur für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen und vor dem 1. Januar 1988 als bedingt schadstoffarm A anerkannt wurden.
- 5) Gilt nur für Fahrzeuge, die zugleich die Voraussetzungen eines Fünf-Liter-Autos erfüllen.
- 6) Gültig bis 31. Dezember 1999 - vgl. §§ 40 a, 40 c BImSchG in der bis dahin geltenden Fassung.

