

ANLAGE

Die Einführung der Kraftfahrzeugsteuer hat vor allem wirtschaftliche, lebens- und umweltbezogene sowie soziale Auswirkungen.

1 Wirtschaftliche Auswirkungen

1.1 Ausmaß der Auswirkungen

Erheblich. Betroffen sind alle Unternehmen und Personen, die Fahrzeuge benutzen, die nach dem Gesetz steuerpflichtig sind. Der Kauf und der Besitz von Personenkraftwagen werden im Durchschnitt teurer als heute, aber eine spezifische Änderung für einen Besitzer oder potenziellen Besitzer eines Autos hängt sehr stark von der Art des Autos ab, das im Besitz sich befindet oder dessen Kauf geplant ist. Insgesamt steigen die Kosten für den Besitz eines Autos um 5 bis 15 %. Mehr umweltschädliche und schwerere Autos werden einer höheren Steuerbelastung ausgesetzt sein. Wenn das Fahrzeug altert, sinkt die Steuerbelastung, und ältere Fahrzeuge unterliegen auch einer niedrigeren Besteuerung zum Zeitpunkt des Kaufs.

Im Allgemeinen werden höhere Preise die Nachfrage für diesen Vorteil verringern (obwohl es Ausnahmen gibt, wie zum Beispiel Luxusgüter). Es ist schwierig, genau abzuschätzen, wie stark der Erwerb und der Besitz von Autos in Estland sinken werden, aber diese Verhaltenselastizität wurde anderweitig analysiert.¹ Auf dieser Grundlage wirken sich sowohl die jährliche Kraftfahrzeugsteuer als auch die Zulassungsgebühr geringfügig auf den Besitz und die Laufleistung von Autos sowie auf den damit verbrauchten Kraftstoff aus. Die Zulassungsgebühr hat eine größere Wirkung als die Kraftfahrzeugsteuer, obwohl alle geschätzten Elastizitäten unter eins liegen, was bedeutet, dass eine Preiserhöhung von 1 % die Nachfrage um weniger als 1 % reduziert. Vielmehr wird eine Elastizität in der Größenordnung zwischen -0,1 und -0,3 im Verhältnis zum Anstieg der Pkw-Kosten erwartet. Die langfristige Elastizität ist höher. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Einführung der Kraftfahrzeugsteuer das Anstiegstempo der Anzahl der Fahrzeuge verringern wird, und insgesamt wird die estnische Fahrzeugflotte im Vergleich zur Situation ohne Intervention um 1 bis 3 % zurückgehen. Dieses Ergebnis sollte als neues empirisches Gleichgewicht gesehen werden, das nicht explizit in der Zeit definiert werden kann. Aber es kann gesagt werden, dass die meisten der erwarteten Veränderungen innerhalb von 5 bis 10 Jahren eintreten werden, was ein typischer Zyklus für den Ersatz von Geschäfts- und Privatfahrzeugen ist. Darüber hinaus betrifft dies insbesondere die steuerpflichtigen Fahrzeuge der Fahrzeugflotte, die im aktiven Einsatz sind. Eine zusätzliche Reduzierung der Fahrzeugflotte kann zu Lasten von Altfahrzeugen gehen.

Die Ausgaben für Kraftstoff werden für die Verbraucher sinken, die auf Fahrzeuge mit geringerem Kraftstoffverbrauch und entsprechend geringeren CO₂-Emissionen umsteigen. Der folgende Abschnitt (6.2) enthält eine Schätzung der CO₂-Einsparung aus Fahrzeugen nach Einführung der Steuer. Da die CO₂-Emissionen in direktem Zusammenhang mit der Menge des verbrannten Kraftstoffs stehen, können auch die ungefähren Kosteneinsparungen an Kraftstoffen unter der Annahme geschätzt werden, dass der Kraftstoffpreis auf dem heutigen Niveau bleibt. Dementsprechend werden die jährlichen Ausgaben für Kraftstoff bis 2030 um 70 bis 100 Mio. EUR sinken, im Vergleich mit einer Situation ohne die Steuer.

Die spezifischen Auswirkungen der Kraftfahrzeugsteuer auf das Wirtschaftswachstum sind schwer abzuschätzen. Die Auswirkungen werden stark von dem wirtschaftlichen

¹ https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf.

Gesamtklima abhängen sowie von der Fähigkeit der Autohändler, auf die veränderte Situation zu reagieren, und auch von der Bereitschaft der Verbraucher, ihre Gewohnheiten zu ändern. Vor allem hat die Steuererhöhung einen Umverteilungseffekt auf die Verteilung des privaten und des öffentlichen Sektors, und der Zusammenhang zwischen der Größe des öffentlichen Sektors und dem Wirtschaftswachstum ist nicht stark. Das Finanzministerium wird die Auswirkungen der Kraftfahrzeugsteuer auf das Wirtschaftswachstum im Zuge der Erstellung nachfolgender Wirtschaftsprognosen nach Annahme des Entwurfs des Steuergesetzes unter Berücksichtigung des Konjunkturzyklus und anderer politischer Änderungen eingehender bewerten.

1.2 Häufigkeit der Auswirkungen

Die Kraftfahrzeugsteuer muss einmal jährlich gezahlt werden und die Auswirkungen der Kraftfahrzeugsteuer sind daher kontinuierlich. Die Zulassungsgebühr für ein Kraftfahrzeug ist bei der Eintragung des Kraftfahrzeugs in das Register einmalig zu entrichten.

1.3 Größe der betroffenen Zielgruppe

Gemäß der Einführung in das Kapitel befinden sich 505 111 Autos im Besitz natürlicher Personen und 232 121 im Besitz von juristischen Personen, darunter 100 992 von Leasinggesellschaften. Es gibt 52 881 einmalige juristische Personen, die mindestens ein Auto besitzen. Die Anzahl der individuellen Autobesitzer unter natürlichen Personen beträgt 425 258. Im Jahr 2021 waren 14 Unternehmen in Estland mit einem Umsatz von 17 Millionen Euro in der Produktion von Kraftfahrzeugen tätig, was einen sehr kleinen Teil der gesamten Wirtschaftsaktivität Estlands ausmacht. Ein größerer Sektor befasst sich mit dem Großhandel, dem Einzelhandel und der Reparatur von Kraftfahrzeugen und Motorrädern. Im Jahr 2021 umfasste er 4 209 Unternehmen (3,3 % aller Unternehmen) mit einem Umsatz von 4,2 Mrd. EUR (5,2 % des Gesamtumsatzes) und einem Mehrwert von 480 Mio. EUR (2,5 % des gesamten Mehrwertes). Im Jahr 2021 waren 41 Unternehmen mit einem Umsatz von 1,4 Mrd. EUR (1,8 % des Gesamtumsatzes) und einem Mehrwert von 110 Mio. EUR (0,6 % des gesamten Mehrwertes) im Einzelhandel tätig.

1.4 Risiko nachteiliger Auswirkungen

Ein erheblicher Teil der Zielgruppe besteht aus juristischen Personen. Die Auswirkungen auf die Unternehmen, in denen Autos einen erheblichen Teil der Betriebskosten ausmachen (z. B. Paketdienste, Autovermietungsunternehmen), werden größer sein. Gleichzeitig ist es wahrscheinlich, dass diese Unternehmen auch eine höhere Auslastung ihrer Autos und ein kürzeres Austauschintervall haben, so dass sie ihre Steuerlast schneller reduzieren können, indem sie Fahrzeuge mit einer geringeren Steuerbelastung wählen. Autohändler und Finanziere sind eine weitere Zielgruppe von juristischen Personen, die von der Kraftfahrzeugsteuer betroffen sein werden. Die Kraftfahrzeugsteuer kann den Wettbewerb zwischen ihnen beeinträchtigen, je nachdem, welche Fahrzeugtypen hauptsächlich verkauft werden und wie viel von der Erhöhung der Steuerbelastung intern getragen wird, um mit der Modellpalette wettbewerbsfähig zu bleiben. Wie in Unterabschnitt 6.1.1 dargelegt, dürften die Fahrzeugverkäufe nicht erheblich zurückgehen, aber es ist wahrscheinlich, dass sich die von den Verbrauchern bevorzugten Fahrzeugtypen ändern – weniger kohlenstoffintensive und leichtere Fahrzeuge werden weniger von der Kraftfahrzeugsteuer betroffen und für die Verbraucher attraktiver sein. Eine separate große negative Auswirkung könnte von Museen und Autosammlern zu spüren sein, die eine große Anzahl von Fahrzeugen besitzen. In Zusammenarbeit mit dem Kulturministerium werden Maßnahmen zur Verringerung der Kfz-Steuer für offiziell betriebene Museen entwickelt, bevor das Gesetz erlassen wird.

Die Kraftfahrzeugsteuer hat eine Inflationsauswirkung, deren genaues Ausmaß schwer zu schätzen ist, da sie davon abhängt, wie stark sich die Einführung der Steuer auf den Marktpreis von Fahrzeugen auswirken wird. Dies wiederum hängt von Änderungen der Verbraucherpräferenzen und der Fähigkeit der Verkäufer ab, Steuererhöhungen zu absorbieren, beispielsweise auf Kosten der Rentabilität oder durch Übertragung auf die Preise anderer Produkte und Dienstleistungen (Ersatzteile, Verbrauchsmaterialien, Wartung, Versicherungen, Reparaturen usw.).

Mit der Einführung des Gesetzes besteht das Risiko, dass Fahrzeuge in einem anderen Land zugelassen werden, um die Steuerlast zu vermeiden. Um dieses Risiko zu mindern, wird das Finanzministerium in einem nächsten Schritt Maßnahmen entwickeln, um eine Umgehung zu verhindern und die Besteuerung von Kraftfahrzeugen mit Kfz-Kennzeichen zu analysieren, die in Estland zirkulieren.

2 Auswirkungen auf das Leben und die natürliche Umwelt

2.1 Ausmaß der Auswirkungen

Mittel. Die Auswirkungen auf das Leben und die natürliche Umwelt werden sich durch eine Änderung der Präferenzen der Fahrzeugbesitzer hinsichtlich des Fahrzeugbesitzes und der Nutzung sowie der verwendeten Fahrzeugtypen ergeben. Wie oben beschrieben, ist die erwartete Veränderung insgesamt in Bezug auf die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge nicht erheblich. In Estland gibt es einen Wachstumstrend, und die Kraftfahrzeugsteuer dürfte dazu beitragen, den Wachstumstrend zu verlangsamen. Im Kontext der globalen Erwärmung sind Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor in erster Linie aufgrund der atmosphärischen CO₂-Emissionen aus ihrem Einsatz relevant.

Auf der Grundlage der Parameter dieses Gesetzentwurfs wurden die Auswirkungen der Steuer auf die CO₂-Emissionen auf zwei Arten geschätzt. Das Ziel der ersten Schätzung ist es, die Auswirkungen des Anstiegs der Kosten der Fahrzeuge auf ihre Nutzung insgesamt zu ermitteln, während die zweite Schätzung die Veränderungen in der Fahrzeugflotte umfasst. Die CO₂-Emissionen werden sowohl von der Gesamtkilometerleistung als auch von den gefahrenen Fahrzeugen beeinflusst. Die erste Schätzung wurde vom estnischen Umweltforschungszentrum erstellt. Es werden die Auswirkungen der Steuer auf die Anzahl der Autos und damit auf die Kilometerleistung geschätzt, aus der sich eine Änderung der Treibhausgasemissionen ergibt. Die Berechnung basiert auf den Kfz-Statistiken für zugelassene Personenkraftwagen (Klassen M1, M1G) und Kleintransporter (Kategorien N1, N1G) am Ende 2021. Fahrzeuge mit ausgesetzter Zulassung wurden aus dem Datensatz ausgeschlossen (es wird angenommen, dass solche Fahrzeuge nicht am Verkehr teilnehmen oder nicht mehr existieren und der Besitzer das Fahrzeug nicht aus dem Register entfernt hat). Darüber hinaus wurden Fahrzeuge mit unvollständigen technischen Daten (Maximalgewicht, CO₂-Indikator nach beiden Standards) ausgeschlossen. Die CO₂-Schätzungen für die verbleibenden Fahrzeuge basierten auf der WLTP-Emissionsnorm (die den neuesten und genauesten Ansatz darstellt). Für Fahrzeuge mit einem auf NECD (alter Standard) und nicht auf WLTP basierenden Wert wurde der WLTP-Wert durch Verwendung eines geeigneten Multiplikators hinzugefügt, da der WLTP-Wert höher ist als der von NECD. Dann wurden die Fahrzeuge in Klassen nach dem CO₂-Parameter gruppiert und die Anzahl der Fahrzeuge in jeder Klasse wurde nach der Verarbeitung der Rohdaten berechnet. Anschließend wurde der Prozentsatz jeder Klasse in % der Bevölkerung ermittelt und für ein COPERT²-Datenmodell verwendet, das auch im Nationalen Treibhausgasinventar für 2021 angewandt wurde, um

² <https://www.emisia.com/utilities/copert/>

einen Überblick über die gesamte Fahrzeugflotte zu geben. Andernfalls würde aufgrund unvollständiger Registerdaten eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen aus der Schätzung weggelassen, insbesondere im Falle der Kraftfahrzeugsteuer.

Die Bestandteile der Steuer wurden gruppiert (getrennt für Personenkraftwagen und Kleintransporter) berechnet. Auf der Grundlage der Fahrzeugklasse wurde der durchschnittliche Betrag der Bemessungsgrundlage und andere Bestandteile der Steuer für diese Klasse berechnet. Für jede Steuerkomponente und Fahrzeugklasse wurden die durchschnittlichen jährlichen Kosten je Energieklasse berücksichtigt und im letzten Schritt die gewichtete durchschnittliche jährliche Kraftfahrzeugsteuer und Zulassungsgebühr (unter Berücksichtigung der Struktur der Fahrzeugflotte) berechnet. Das Ergebnis zeigt eine jährliche Verringerung der Treibhausgase um 14,6 kt CO₂-Äquivalent. Kumulativ ergibt sich eine Verringerung der Emissionen um 203 088 kt CO₂-Äquivalent.

Diese Schätzung hat erhebliche Einschränkungen. Erstens wurden die verwendeten Elastizitäten nicht aktualisiert und sind möglicherweise nicht mehr gültig. Zweitens wird geschätzt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt höher sein werden, wenn sich die Struktur der Fahrzeugflotte so ändert, dass Fahrzeuge mit einer geringeren Umweltbelastung bevorzugt werden. Die im Modell verwendete Elastizität beruht in erster Linie auf einer insgesamt rückläufigen Fahrzeugnutzung, wenn sie für die Verbraucher teurer wird. Wenn die Steuer jedoch in erster Linie auf Umweltmerkmalen basiert, kann sie eine Änderung der Struktur der Fahrzeugflotte bewirken, ohne das Niveau des Fahrzeugbesitzes, die Kilometerleistung oder andere Vorteile des Besitzes eines Fahrzeugs unbedingt zu verringern. Kurz gefasst, wird es möglich sein, die gleichen Fahrten mit geringeren Emissionen durchzuführen, aber die im Modell verwendete Elastizität berücksichtigt dies nicht. Der Fokus liegt dabei in erster Linie auf CO₂-Emissionen, aber auch andere Luftqualitätsindikatoren werden sich durch den Einsatz der nachhaltigeren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor oder der Elektrofahrzeuge verbessern³. Auf der Grundlage der Erfahrungen anderer Länder und der Sachverständigenbewertung der Verkehrsverwaltung wurde eine zusätzliche Folgenabschätzung erstellt, um die Strukturveränderung in der Fahrzeugflotte Rechnung zu tragen. Die Ausgangsindikatoren des EKUK-Modells wurden ebenfalls verwendet.

In einer Analyse der norwegischen Kraftfahrzeugsteuer⁴ stellte die OECD fest, dass die Besteuerung von Fahrzeugen auf der Grundlage der CO₂-Emissionen für das jeweilige Fahrzeug die Emissionen von gekauften Fahrzeugen mit einer Elastizität von -0,8 verringern dürfte. Dies bedeutet, wenn der Preis der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen durch Steuern um 10 % erhöht wird, wird sich die Präferenz der Verbraucher gegenüber dem Kauf von Fahrzeugen mit 8 % niedrigerem CO₂-Emissionen ändern. Dies ist ein hohes Maß an Elastizität und weist auf Flexibilität im Verbraucherverhalten hin. Auf der Grundlage der oben genannten Elastizität, der Höhe der Kfz-Zulassungsgebühr, der Verteilung der Fahrzeugflotte, der Statistiken über die Erstzulassungen von Fahrzeugen, der Kilometerleistungsstatistik der Fahrzeugflotte und anderer notwendiger Annahmen wurden die ungefähren Auswirkungen der Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugflotte auf die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrssektors geschätzt. Dies ist eine sehr grobe Schätzung, die auf Durchschnittswerten basiert. Die Unsicherheit der Schätzung ist ausreichend groß, so dass sie als potenzielle Größenordnung angesehen werden sollte, die

³ Zum Beispiel reduzierte die in Irland eingeführte emissionsbasierte Kfz-Steuer den durchschnittlichen CO₂-Emissionswert im ersten Jahr um 13 % —

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2022.2132562>.

⁴ [https://one.oecd.org/document/ENV/WKP\(2021\)10/de/pdf](https://one.oecd.org/document/ENV/WKP(2021)10/de/pdf)

aufgrund der Einführung dieser Kraftfahrzeugsteuer auf der Grundlage der Erfahrungen anderer Länder erreichbar sein könnte, aber nicht als das wahrscheinlichste Szenario oder als Ziel angesehen werden sollte. Das tatsächliche Ergebnis hängt in hohem Maße vom Verhalten der Verbraucher und Verkäufer, vom Erfolg und den Details der steuerlichen Umsetzung, von der technologischen Entwicklung von Fahrzeugen, vom wirtschaftlichen Klima und anderen schwer zu modellierenden Faktoren ab. Folglich wurde auch ein zweites Szenario mit einer niedrigeren Elastizität von -0,5 geschätzt. In diesem Szenario handelt es sich um eine Schätzung, die auf der Annahme beruht, dass estnische Fahrzeugnutzer weniger bereit sind, auf sparsamere Fahrzeuge umzusteigen, als die Erfahrungen aus anderen Ländern vermuten lassen.

Die CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr sind Teil der regelmäßigen nationalen Treibhausgasberichte und Prognosen. Infolge der Einführung der Kraftfahrzeugsteuer werden die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen in diesem Prozess sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der Steuer einer verstärkten Prüfung unterzogen.

Die Fahrzeugbesteuerung kann auch die Anzahl der inaktiven Fahrzeuge reduzieren, indem sie ihren Besitzern Anreize bietet, sie ordnungsgemäß aus dem Register zu streichen. Dies bringt einen ordnungsgemäßen Umgang mit Fahrzeugen mit sich. Positive Auswirkungen auf die Umwelt werden dadurch erreicht, dass das Risiko einer Umweltverschmutzung durch unbenutzte Fahrzeuge verringert und die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, Materialien aus zuvor hergestellten Fahrzeugen wiederzuverwenden.

2.2 Häufigkeit der Auswirkungen

Die Auswirkungen der Kraftfahrzeugsteuer werden sowohl beim Kauf als auch während der Nutzung eines Fahrzeugs spürbar sein. Es wird davon ausgegangen, dass die Kfz-Zulassungsgebühr Anreize für die Wahl von Kraftfahrzeugen bietet, die einer niedrigeren Steuer unterliegen, also weniger umweltverschmutzende Fahrzeuge. Im Falle der Kraftfahrzeugsteuer können auch Einzelpersonen beginnen, sich für Fahrzeuge mit einem niedrigeren Steuersatz zu entscheiden, die folglich wirtschaftlicher sind.

2.3 Größe der betroffenen Zielgruppe

Alle Einwohner Estlands. Etwas stärker betroffen sind Bewohner städtischer Gebiete (815 000 von 1,33 Millionen oder 61 % gemäß der Volkszählung 2021) und Menschen, die in städtischen Gebieten arbeiten (399 000 von 642 000 Erwerbstätigen oder fast 62 % gemäß der Volkszählung 2021). In städtischen Gebieten gibt es in der Regel eine höhere Konzentration der direkten Luftverschmutzung durch Fahrzeuge. Allerdings sind alle Einwohner betroffen, da die wichtigsten Umweltauswirkungen von Fahrzeugen in Bezug auf die CO₂-Emissionen das Klima betreffen, und dies hat globale Auswirkungen.

6.2.4 Risiko nachteiliger Auswirkungen

Es gibt keine unerwünschten Auswirkungen in diesem Bereich.

3 Soziale Auswirkungen

3.1 Ausmaß der Auswirkungen

Die sozialen Auswirkungen der Steuer werden sich stärker auf die Lebensgrundlage schutzbedürftiger Haushalte auswirken. Da die Fahrzeugkosten steigen und es unwahrscheinlich ist, dass die Personen ihre Fahrzeugausgaben proportional an die empirischen Bedingungen anpassen, wird erwartet, dass das verfügbare Einkommen für

andere Ausgaben, wie oben beschrieben, zurückgehen wird (siehe Unterabschnitt 6.1.1). Dies ist insbesondere ein Problem für den ärmsten Teil der Bevölkerung, der Fahrzeuge besitzt und sie mangels anderer geeigneter Transportmittel für den Transport benötigt. Es ist erwähnenswert, dass Menschen auch in der Lage sind, ihre Steuerlast innerhalb bestimmter Grenzen zu beeinflussen, indem sie ein Fahrzeug mit einer geringeren Steuerlast wählen. Es ist jedoch klar, dass die meisten Menschen nicht geplant haben, ihre Fahrzeuge zu ersetzen, bevor die Steuer erlassen wird. Die Einführung der Steuer kann zu einer größeren Aktivität auf dem Sekundärmarkt von Fahrzeugen führen, bevor die Steuer erhoben wird, was auch den Marktwert von Fahrzeugen in gewissem Maße verändern kann.

Bei der Steuergestaltung wird die Lebensgrundlage der Haushalte berücksichtigt, indem ein deutlich niedrigerer Steuersatz für ältere Fahrzeuge vorgesehen wird, die im Allgemeinen preisgünstiger sind und tendenziell sich im Besitz von Haushalten mit geringeren finanziellen Mitteln befinden. Dies bedeutet, dass das Ausmaß der Auswirkungen der Steuer in den meisten Fällen eher begrenzt ist und viel niedriger ist als die Kosten für die ordnungsgemäße Wartung und die aktive Nutzung des billigsten Fahrzeugs. Zum Beispiel beträgt die mittlere Jahressteuer für ein 10-jähriges Fahrzeug 167 EUR pro Jahr, d. h. 14 EUR pro Monat, die mittlere Jahresgebühr für ein 15-jähriges Fahrzeug beträgt 85 EUR pro Jahr, d. h. 7 EUR pro Monat, und die Jahresgebühr für Fahrzeuge, die älter als 20 Jahre sind, beträgt 50 EUR pro Jahr, d. h. 4 EUR pro Monat. In den meisten Fällen liegen die Kosten der Jahressteuer weit unter den Kraftstoff- und Versicherungskosten eines typischen Fahrzeugs, das im aktiven Einsatz ist.

3.2 Häufigkeit der Auswirkungen

Im Falle der Kfz-Zulassungsgebühr sind die Auswirkungen beim Kauf oder Ersatz eines Kraftfahrzeugs zu spüren, wenn die Zulassungsgebühr zum Fahrzeugpreis addiert wird. Eine Person kann ein Kraftfahrzeug mit einer niedrigeren Gebühr wählen. Ebenso bietet die Kraftfahrzeugsteuer, die sich kontinuierlich auswirkt, Möglichkeiten für Entscheidungen, die den Satz der Kraftfahrzeugsteuer auf einem Mindestniveau halten. Derzeit wird bei der Zulassung eines Kraftfahrzeugs eine staatliche Gebühr in Höhe von 130 EUR erhoben, die nach Inkrafttreten der Zulassungsgebühr nicht mehr erhoben wird.

3.3 Größe der betroffenen Zielgruppe

In Estland gibt es ungefähr 632 000 Haushalte, darunter ca. 58 000 Alleinerziehenden-Haushalte, ca. 309 000 Rentner und ca. 15 500 Personen, die eine Rente beziehen. Haushalte mit geringem Einkommen haben laut der Umfrage zum Haushaltsbudget 2019 weniger Fahrzeuge. Unter den 30 % der Haushalte mit den niedrigsten Einkommen haben etwa 33 % ein Fahrzeug. Die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrzeug zu besitzen, steigt mit dem Einkommen. Rund 90 % des reichsten Zehntels der Haushalte besitzen Fahrzeuge. Im Durchschnitt haben sie mehr als ein Fahrzeug.

Der Anteil der Menschen mit Behinderungen beträgt 8,7 % der Gesamtbevölkerung Estlands. Dem Sozialversicherungsausschuss zufolge lebten zum 30.9.2023 insgesamt 118 864 Behinderte in Estland, von denen 12 203 (10 % der Menschen mit Behinderungen) schwerstbehindert sind, 60 969 (51 %) schwerbehindert und 45 692 (39 %) mittelbehindert sind.

3.4 Risiko nachteiliger Auswirkungen

Die Steuer kann die größten negativen Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen haben, die Fahrzeuge benötigen, um sich fortzubewegen. Die absoluten Armuts- und

Deprivationsraten von Menschen mit Behinderungen sind im Vergleich zum Rest der Bevölkerung deutlich höher, und das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verpflichtet Estland, die notwendigen Lösungen zu finden, um die Förderung von Menschen mit Behinderungen zu unterstützen. Um die Auswirkungen der zusätzlichen Steuerlast auf die am stärksten gefährdete Zielgruppe abzumildern, hat das Sozialministerium zusätzliche bedarfsgerechte Unterstützungsmaßnahmen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen analysiert, die 2025 umgesetzt werden sollen. Es ist geplant, den Zuschuss für Kinder mit schweren und schwersten Behinderungen und den Zuschuss für Menschen im erwerbsfähigen Alter mit schwersten Behinderungen zu erhöhen und die Zulage für schwerbehinderte Menschen im erwerbsfähigen Alter so zu harmonisieren, dass die Höhe des Zuschusses nicht von der Art der Behinderung abhängt. Darüber hinaus sind öffentliche Subventionen für die Anschaffung von Hilfsmitteln unabhängig vom Grad der Behinderung und dem Vorliegen einer verminderten Arbeitskapazität vorgesehen, und für ausgewählte Hilfsmittel ist eine Erhöhung des Anteils des vom Staat gezahlten Preises vorgesehen.

Darüber hinaus sind unerwünschte Auswirkungen für benachteiligte Familien und Einzelpersonen möglich, die in abgelegenen Gebieten leben. Eine verminderte Lebensgrundlage ist ein potenzieller nachteiliger Effekt.

Ein bestimmtes theoretisches Risiko, das mit der Zulassungsgebühr für den Fahrzeugbesitzer verbunden ist, betrifft Versicherungsfälle und Schäden. Die Zulassungsgebühr und die jährliche Steuer werden sich auf den Marktwert von Fahrzeugen auswirken, wodurch sowohl Neu- als auch Gebrauchtfahrzeuge mit höheren Gebühren oder Steuern teurer werden. Die genaue Rate und das Ausmaß der Marktpreisadjustierungen sind nicht im Voraus bekannt. Dies kann es erschweren, den Marktpreis während des Anpassungszeitraums zu bestimmen und Streitigkeiten zwischen Versicherern und Versicherungsnehmern zu schaffen.

4. Auswirkungen auf den Datenschutz

Die DPIA beruhte auf der Annahme, dass die Verarbeitung auf Daten beschränkt wird, die bereits erhoben wurden. Aus diesem Grund ist die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Risiken gering. Die Verwendung von Kfz-Daten für die Ermittlung der Kraftfahrzeugsteuer und der Zulassungsgebühr steht in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel der Besteuerung von Kraftfahrzeugen. Das Motorregister enthält bereits die notwendigen Basisdaten.

Die Regelungen für die Freistellung von Diplomaten, denen völkerrechtliche Ausnahmen gewährt wurden, werden gesondert entwickelt.

4.1 Ausmaß der Auswirkungen: geringfügig. Die Steuer- und Zollbehörde wird im Rahmen des Registers der Steuerpflichtigen ein Register der Kraftfahrzeugsteuer erstellen, das den Mindestumfang an Informationen enthält, die für die Bestimmung der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer und etwaiger Steuerbefreiungen erforderlich sind. Die Steuer- und Zollbehörde erhält von der Verkehrsverwaltung nur Informationen über die Personen, die ein Fahrzeug besitzen, das der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt. Nur der Name der Person, der persönliche Identifikationscode und darüber hinaus die zur Berechnung der Steuer erforderlichen Parameter des Fahrzeugs (spezifische CO₂-Emissionen, Gewicht, Hubraum und andere Komponenten, die in der Formel des Gesetzes aufgeführt sind) werden an die Steuer- und Zollbehörde weitergeleitet. Dies ist eine begrenzte Menge an Daten über eine Person. Die Daten werden zu Jahresbeginn einmalig übermittelt und bei Neufahrzeugen

werden die Daten über diese betreffende Person und das Fahrzeug unmittelbar nach der jeweiligen Eintragung in das Kraftfahrzeugregister übermittelt.

Die Erhebung und Führung von Aufzeichnungen über die Zulassungsgebühr führt nicht zu erheblichen Umstrukturierungen im Kfz-Register, mit Ausnahme der Anzeige und Erstellung des entsprechenden Teils des Registers.

4.2 Häufigkeit der Auswirkungen: mittel. Zur Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer werden die Daten der im Kraftfahrzeugregister eingetragenen Fahrzeuge und deren Besitzer einmal jährlich an die Steuer- und Zollbehörde übermittelt. Begrenzte zusätzliche Übermittlungen von Fahrzeug- und Besitzerdaten werden im Laufe des Jahres erfolgen, in dem ein Fahrzeug in das Kraftfahrzeugregister eingetragen wird. Somit ist die Datenübermittlung kein einmaliges Ereignis, sondern ein jährlicher Vorgang.

4.3 Größe der betroffenen Zielgruppe: Ab Mai 2023 enthält das Kraftfahrzeugregister Daten zu 505 111 einmaligen natürlichen Personen, die mindestens ein Fahrzeug besitzen und von dem Inkrafttreten dieses Gesetzes unmittelbar betroffen sind.

4.4 Risiken nachteiliger Auswirkungen

Risiko: Zugriff auf Daten durch unbefugte Dritte. Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) legt strenge Zulassungskriterien fest, und die Daten dürfen nur aus den im anwendbaren Recht festgelegten Gründen übermittelt werden. Die Daten werden über eine sichere Lösung X-Road übertragen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: niedrig.

Auswirkungen des Risikos: geringfügig.

Verwaltung: Es wurde eine sichere Art der Datenübermittlung vereinbart, z. B. mit besten Techniken und unter Anwendung der besten Sicherheitsanforderungen.

Risiko: Die verantwortliche Person verarbeitet personenbezogene Daten ohne Grundlage. Die verantwortliche Person hat die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Verarbeitung zu gewährleisten.

Eintrittswahrscheinlichkeit: niedrig.

Auswirkungen des Risikos: geringfügig.

Verwaltung: Die Verarbeitung erfolgt auf der Grundlage und nach dem in der Datenschutz-Grundverordnung vorgesehenen Verfahren; Regeln für die Datenverarbeitung (Daten, einschließlich Speichermedien) werden in die Satzungen der Datenbank aufgenommen.