

RICHTLINIE 1999/62/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 17. Juni 1999****über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 93,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung folgender Gründe:

(1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabesysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern.

(2) Diese Ziele können nur stufenweise verwirklicht werden.

(3) Mit der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle ⁽⁵⁾ und der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle ⁽⁶⁾ ist bereits eine gewisse Harmonisierung bei den Abgabesystemen erreicht worden.

(4) Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften hat mit Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94, Parlament gegen Rat ⁽⁷⁾, die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten ⁽⁸⁾ für nichtig erklärt, wobei die Wirkungen dieser Richtlinie aufrechterhalten werden, bis der Rat eine neue Richtlinie erlassen hat. Die Richtlinie 93/89/EWG wird daher durch die vorliegende Richtlinie ersetzt.

⁽¹⁾ ABl. C 59 vom 26.2.1997, S. 9.

⁽²⁾ ABl. C 206 vom 7.7.1997, S. 17.

⁽³⁾ Stellungnahme vom 3. Juni 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Juli 1997 (ABl. C 286 vom 22.9.1997, S. 217), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. Januar 1999 (ABl. C 58 vom 1.3.1999, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 7. Mai 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 12. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/74/EG (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 46).

⁽⁶⁾ ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 19. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 94/74/EG.

⁽⁷⁾ Slg. 1995, I-1827.

⁽⁸⁾ ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32.

(5) Unter den derzeitigen Umständen sollte die Angleichung der einzelstaatlichen Abgabesysteme auf Nutzfahrzeuge mit einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht beschränkt werden.

(6) Zu diesem Zweck sollten Mindestsätze für die in den Mitgliedstaaten derzeit geltenden Kraftfahrzeugsteuern oder für die Steuern, die gegebenenfalls die Kraftfahrzeugsteuern ersetzen, festgelegt werden.

(7) Die Nutzung straßenschonenderer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge sollte durch eine Differenzierung der Steuern und Gebühren gefördert werden, sofern eine solche Differenzierung das Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigt.

(8) Einigen Mitgliedstaaten kann eine zeitweilige Abweichung von den Mindestsätzen gewährt werden, um die Anpassung an die nach dieser Richtlinie erforderlichen Sätze zu erleichtern.

(9) Für bestimmte Formen des örtlichen Güterverkehrs, die sich nur in geringem Maße auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft auswirken, gelten zur Zeit ermäßigte Kraftfahrzeugsteuersätze. Damit ein harmonischer Übergang gewährleistet ist, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zeitweilige Abweichungen von den Mindestsätzen vorzusehen.

(10) Es sollte den Mitgliedstaaten gestattet sein, für Fahrzeuge, deren Einsatz keine Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft haben kann, ermäßigte Sätze oder Befreiungen von der Kraftfahrzeugsteuer anzuwenden.

(11) Damit bestimmte besondere Gegebenheiten berücksichtigt werden können, sollte ein Verfahren festgelegt werden, mit dem es den Mitgliedstaaten ermöglicht werden kann, an weiteren Abweichungen oder Ermäßigungen festzuhalten.

(12) Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen können zwar nicht allein durch die Harmonisierung der Steuern oder der Verbrauchsabgaben auf Kraftstoffe beseitigt werden, sie können jedoch — solange es keine technisch und wirtschaftlich besseren Erhebungsformen gibt — dadurch gemildert werden, daß Maut- und/oder Autobahnbenutzungsgebühren beibehalten oder eingeführt werden. Ferner sollte den Mitgliedstaaten das Erheben von Gebühren für die Benutzung von Brücken, Tunnels und Gebirgspässen gestattet sein.

- (13) Im Hinblick auf die besonderen Gegebenheiten auf bestimmten Alpenstrecken kann es für einen Mitgliedstaat zweckmäßig sein, ein Benutzungsgebührensysteem für einen genau festgelegten Abschnitt seines Autobahnnetzes nicht anzuwenden, damit eine infrastrukturbezogene Gebühr angewandt werden kann.
- (14) Die Maut- und Benutzungsgebühren sollten nicht mit Diskriminierungen, übermäßigem Verwaltungsaufwand oder Behinderungen an den Binnengrenzen verbunden sein. Deshalb sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die gewährleisten, daß die Maut- und Benutzungsgebühren jederzeit und mit verschiedenen Zahlungsmitteln entrichtet werden können.
- (15) Die Benutzungsgebühren sollten entsprechend der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege festgelegt werden und unter Berücksichtigung der von den Straßenfahrzeugen verursachten Kosten differenziert werden.
- (16) Auf in Griechenland zugelassene Kraftfahrzeuge sollten aufgrund der sich aus der geopolitischen Lage des Landes ergebenden Probleme zeitweilig ermäßigte Benutzungsgebührensätze angewandt werden.
- (17) Um eine einheitliche Anwendung der Benutzungs- und Mautgebühren sicherzustellen, sollten bestimmte Regeln für deren Anwendung festgelegt werden, beispielsweise die Merkmale der Verkehrswege, für deren Benutzung diese erhoben werden, bestimmte Höchstsätze und andere allgemeine Voraussetzungen, die zu erfüllen sind. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren sollten sich an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrswegeetzes orientieren.
- (18) Es sollte vorgesehen werden, daß die Mitgliedstaaten einen Prozentsatz des Betrags der Maut- oder Benutzungsgebühren dem Umweltschutz und dem ausgewogenen Ausbau der Verkehrsnetze zuweisen können, wobei dieser Betrag nach den Bestimmungen dieser Richtlinie berechnet werden muß.
- (19) Die in dieser Richtlinie in nationalen Währungseinheiten der Mitgliedstaaten, die den Euro eingeführt haben, ausgedrückten Beträge wurden am 1. Januar 1999 festgelegt, dem Zeitpunkt, zu dem der Wert des Euro entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 2866/98 des Rates vom 31. Dezember 1998 über die Umrechnungskurse zwischen dem Euro und den Währungen der Mitgliedstaaten, die den Euro einführen⁽¹⁾, bestimmt wurde. Es ist angebracht, daß die Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, die in Landeswährungen umgerechneten Beträge dieser Richtlinie alljährlich überprüfen und sie gegebenenfalls zur Berücksichtigung der Änderungen der Wechselkurse anpassen. Von den jährlichen Anpassungen in den Landeswährungen kann abgesehen werden, wenn die sich aus der Anwendung der neuen Wechselkurse ergebende Änderung unter einem bestimmten Prozentsatz liegt.

- (20) Das Territorialprinzip sollte beachtet werden. Zwei oder mehrere Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Benutzungsgebührensystems zusammenarbeiten, sofern bestimmte zusätzliche Voraussetzungen eingehalten werden.
- (21) Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beschränkt sich diese Richtlinie gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags auf das für die Erreichung der damit verfolgten Ziele erforderliche Maß.
- (22) Es sollte ein genauer Zeitplan für die Überprüfung der Bestimmungen dieser Richtlinie und deren etwaige Anpassung mit dem Ziel der Entwicklung eines stärker gebietsbezogenen Abgabesystems festgelegt werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL 1

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeugsteuern und für Maut- und Benutzungsgebühren, die von den in Artikel 2 definierten Fahrzeugen erhoben werden.

Diese Richtlinie betrifft nicht Fahrzeuge, die ausschließlich für den Verkehr in außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

Sie betrifft ferner nicht auf den Kanarischen Inseln, in Ceuta und Melilla sowie auf den Azoren oder Madeira zugelassene Fahrzeuge, die ausschließlich für Transporte in diesen Gebieten oder zwischen diesen Gebieten und dem spanischen bzw. portugiesischen Festland eingesetzt werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Autobahn“ eine Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die
- i) für beide Verkehrsrichtungen — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend — besondere Fahrbahnen aufweist, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind,
 - ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat und
 - iii) speziell als Autobahn gekennzeichnet ist;
- b) „Mautgebühr“ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs zwischen zwei Punkten auf einem der in Artikel 7 Absatz 2 genannten Verkehrswege zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet;

⁽¹⁾ ABl. L 359 vom 31.12.1998, S. 1.

- c) „Benutzungsgebühr“ eine Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Absatz 2 genannten Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt;
- d) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt;
- e) „Fahrzeug der Kategorie EURO I“ ein Fahrzeug mit den Eigenschaften gemäß der Definition in Zeile A der Tabelle in Abschnitt 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen⁽¹⁾;
- f) „Fahrzeug der Kategorie EURO II“ ein Fahrzeug mit den Eigenschaften gemäß der Definition in Zeile B der Tabelle in Abschnitt 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG.

KAPITEL II

Kraftfahrzeugsteuern

Artikel 3

(1) Kraftfahrzeugsteuern im Sinne des Artikels 1 sind folgende Steuern:

— *Belgien:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

— *Dänemark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Deutschland:*

Kraftfahrzeugsteuer

— *Griechenland:*

Τέλη κυκλοφορίας

— *Spanien:*

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica

b) impuesto sobre actividades económicas (nur in bezug auf die für Kraftfahrzeuge erhobenen Abgaben)

— *Frankreich:*

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

— *Irland:*

vehicle excise duty

— *Italien:*

a) tassa automobilistica

b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica

— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs

— *Niederlande:*

motorrijtuigenbelasting

— *Österreich:*

Kraftfahrzeugsteuer

— *Portugal:*

a) imposto de camionagem

b) imposto de circulação

— *Finnland:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— *Schweden:*

fordonsskatt

— *Vereinigtes Königreich:*

a) vehicle excise duty

b) motor vehicles licence

(2) Ein Mitgliedstaat, der eine der Steuern gemäß Absatz 1 durch eine andere, gleichartige Steuer ersetzt, unterrichtet die Kommission davon, die die erforderlichen Änderungen vornimmt.

Artikel 4

Die Verfahren zur Erhebung und Einziehung der in Artikel 3 genannten Steuern werden von jedem Mitgliedstaat festgelegt.

Artikel 5

Die Steuern nach Artikel 3 für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, werden nur von dem Mitgliedstaat der Zulassung erhoben.

Artikel 6

(1) Ungeachtet der Struktur der Steuern nach Artikel 3 setzen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Steuersätze so fest, daß sie für alle in Anhang I genannten Fahrzeugklassen oder -unterklassen nicht unter den Mindestsätzen liegen, die in jenem Anhang aufgeführt sind.

Für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Inkrafttreten der Richtlinie werden Griechenland, Italien, Portugal und Spanien ermächtigt, niedrigere Sätze als die in Anhang I aufgeführten Mindestsätze anzuwenden, wobei diese niedrigeren Sätze mindestens 65 % der in Anhang I aufgeführten Mindestsätze betragen müssen.

(2) Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf

a) Fahrzeuge der nationalen Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenwartungsdienstes;

⁽¹⁾ ABL L 36 vom 9.2.1988, S. 33. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/1/EG (ABL L 40 vom 17.2.1996, S. 1).

b) Fahrzeuge, die nur gelegentlich im öffentlichen Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind, und die von natürlichen oder juristischen Personen eingesetzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist, sofern die mit den Fahrzeugen durchgeführten Transporte keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen und die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

(3) a) Der Rat kann durch einstimmigen Beschluß auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, wegen besonderer sozial- oder wirtschaftspolitischer Maßnahmen oder aus Gründen der Infrastrukturpolitik dieses Staates zusätzliche Befreiungen oder ermäßigte Sätze beizubehalten. Diese Befreiungen oder ermäßigten Sätze dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind und ausschließlich Transporte innerhalb eines genau festgelegten Teils seines Hoheitsgebiets durchführen.

b) Mitgliedstaaten, die eine derartige Befreiung oder Ermäßigung beibehalten wollen, teilen dies der Kommission mit und übermitteln ihr alle erforderlichen Informationen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten binnen eines Monats von der vorgeschlagenen Befreiung oder Ermäßigung in Kenntnis.

Die Zustimmung des Rates zur Beibehaltung der vorgeschlagenen Befreiung oder Ermäßigung gilt als erteilt, wenn weder die Kommission noch ein Mitgliedstaat in den beiden Monaten, die auf die Unterrichtung der anderen Mitgliedstaaten gemäß Unterabsatz 1 folgen, eine Prüfung der Frage durch den Rat beantragt.

(4) Unbeschadet von Absatz 1 Unterabsatz 2 und der Absätze 2 und 3 dieses Artikels sowie des Artikels 6 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten⁽¹⁾ dürfen die Mitgliedstaaten bei den Steuern im Sinne des Artikels 3 keine Befreiung oder Ermäßigung gewähren, die zur Folge hätte, daß der zu entrichtende Steuerbetrag unter den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Mindestsätzen liegt.

KAPITEL III

Maut- und Benutzungsgebühren

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen unter den in den Absätzen 2 bis 10 genannten Bedingungen Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen.

(2) a) Maut- und Benutzungsgebühren werden nur für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben.

In einem Mitgliedstaat, der über kein allgemeines Netz von Autobahnen oder Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, verfügt, können Maut- und Benutzungsgebühren für die Benutzung der unter technischen

Gesichtspunkten höchsten Straßenkategorie des betreffenden Mitgliedstaats erhoben werden.

b) Nach Anhörung der Kommission gemäß dem Verfahren der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs⁽²⁾

i) können Maut- und Benutzungsgebühren auch für die Benutzung anderer Abschnitte des primären Straßennetzes erhoben werden, insbesondere

— wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist;

— in einem Mitgliedstaat, der im überwiegenden Teil seines Hoheitsgebiets über kein zusammenhängendes Netz von Autobahnen oder Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, verfügt, in diesem Landesteil, aber nur auf Straßen, die für den grenzüberschreitenden und interregionalen Schwerverkehr benutzt werden, sofern das Verkehrsaufkommen und die Bevölkerungsdichte den Bau von Autobahnen oder Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, wirtschaftlich nicht rechtfertigen;

ii) kann für Grenzgebiete von den betreffenden Mitgliedstaaten eine Sonderregelung eingeführt werden;

iii) kann Österreich die Autobahnstrecke zwischen Kufstein und dem Brenner von der österreichischen Benutzungsgebühr befreien.

(3) Für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts dürfen nicht gleichzeitig Mautgebühren und Benutzungsgebühren erhoben werden. Jedoch können die Mitgliedstaaten bei Straßennetzen, auf denen Benutzungsgebühren erhoben werden, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.

(4) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Fahrzeugs führen.

(5) Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben, und ihre Zahlung wird so kontrolliert, daß dies den Verkehrsfluß möglichst wenig beeinträchtigt, wobei darauf zu achten ist, daß sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern. Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um es den Verkehrsunternehmern zu ermöglichen, die Benutzungsgebühren zumindest an den größeren Zahlstellen jederzeit und mit allen üblichen Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Bereitstellung entsprechender Vorrichtungen an den Zahlstellen für Maut- und Benutzungsgebühren, um Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit auszuschließen.

(6) Ein Mitgliedstaat kann vorsehen, daß für die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge eine Benutzungsgebühr zu entrichten ist, die die Nutzung des gesamten Straßennetzes in seinem Hoheitsgebiet abdeckt.

⁽²⁾ ABl. 23 vom 3.4.1962, S. 720/62. Entscheidung zuletzt geändert durch die Entscheidung 73/402/EWG (ABl. L 347 vom 17.12.1973, S. 48).

⁽¹⁾ ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

(7) Für die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten wird von dem betreffenden Mitgliedstaat für alle Fahrzeugklassen ein Betrag festgesetzt, dessen Höhe die in Anhang II festgelegten Höchstsätze nicht übersteigt.

Diese Höchstsätze werden am 1. Juli 2002 und anschließend alle zwei Jahre überprüft. Die Kommission schlägt gegebenenfalls notwendige Anpassungen vor; das Europäische Parlament und der Rat befinden hierüber nach den im Vertrag vorgesehenen Verfahren.

Mitgliedstaaten, die Benutzungsgebühren erheben, wenden auf in Griechenland zugelassene Kraftfahrzeuge wegen der geopolitischen Lage dieses Landes für einen Zeitraum von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie um 50 % ermäßigte Benutzungsgebührensätze an. Die Kommission kann beschließen, von diesen Mitgliedstaaten beabsichtigte Verlängerungen dieser Ermäßigungsregelung alljährlich zu genehmigen.

(8) Die Sätze der Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen.

Einem Mitgliedstaat steht es frei, für die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge ausschließlich Jahresgebühren zu erheben.

(9) Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren.

(10) Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren gemäß Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautsätze differenzieren nach

- a) Fahrzeug-Emissionsklassen, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen;
- b) Tageszeit, sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der während der günstigsten Tageszeit erhobenen Gebühr liegt.

Eine Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeug-Emissionsklassen oder Tageszeit muß dem angestrebten Ziel angemessen sein.

Artikel 8

(1) Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Systems von Benutzungsgebühren für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten. Diese Mitgliedstaaten beteiligen die Kommission eng an diesen Arbeiten sowie an dem späteren Betrieb und etwaigen Änderungen des Systems.

(2) Für ein gemeinsames System gelten neben den Bedingungen nach Artikel 7 folgende Bedingungen:

- a) Für die gemeinsamen Benutzungsgebühren wird von den teilnehmenden Mitgliedstaaten ein Betrag festgelegt, der nicht über den Höchstsätzen gemäß Artikel 7 Absatz 7 liegt;
- b) die Entrichtung der gemeinsamen Benutzungsgebühren berechtigt zur Benutzung des von jedem teilnehmenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 7 Absatz 2 definierten Straßennetzes;

- c) andere Mitgliedstaaten können sich dem gemeinsamen System anschließen;
- d) die teilnehmenden Mitgliedstaaten erarbeiten eine Aufteilungsregelung, um jedem teilnehmenden Mitgliedstaat einen gerechten Anteil an den Einnahmen aus den Benutzungsgebühren zu sichern.

KAPITEL IV

Schlußbestimmungen

Artikel 9

(1) Diese Richtlinie läßt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, folgende Steuern und Gebühren zu erheben:

- a) spezifische Steuern oder Abgaben,
 - die bei der Zulassung des Fahrzeugs erhoben werden oder
 - mit denen Fahrzeuge oder Ladungen mit ungewöhnlichen Gewichten oder Abmessungen belegt werden;
- b) Parkgebühren und spezielle Gebühren für die Benutzung von Stadtstraßen;
- c) spezifische Gebühren, mit denen zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll.

(2) Diese Richtlinie läßt auch das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, einen Prozentsatz des Betrags der Maut- oder Benutzungsgebühren dem Umweltschutz und dem ausgewogenen Ausbau der Verkehrsnetze zuzuweisen, sofern dieser Betrag nach Artikel 7 Absätze 7 und 9 berechnet wird.

Artikel 10

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie sind die Umrechnungskurse des Euro in die Landeswährungen der Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, die am ersten Arbeitstag im Oktober geltenden und im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlichten Kurse; sie finden ab 1. Januar des darauffolgenden Kalenderjahrs Anwendung.

(2) Die Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, können die Beträge beibehalten, die zum Zeitpunkt der jährlichen Anpassung gemäß Absatz 1 gelten, wenn die Umrechnung der in Euro ausgedruckten Beträge in Landeswährung zu einer Änderung von weniger als 5 % führen würde.

Artikel 11

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat zu den in Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2 genannten Zeitpunkten einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens Rechnung trägt.

(2) Damit die Kommission die genannten Berichte erstellen kann, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens sechs Monate vor den obengenannten Terminen die erforderlichen Angaben.

(3) Die Mitgliedstaaten, die elektronische Systeme zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren einführen, arbeiten mit dem Ziel zusammen, einen angemessenen Grad an Interoperabilität dieser Systeme zu erreichen.

Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juli 2000 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 13

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft..

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 17. Juni 1999.

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident

J. M. GIL-ROBLES

F. MÜNTEFERING

ANHANG I

KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE

KRAFTFAHRZEUGE

| Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen) | | Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr) | |
|--|-------|--|---|
| Gleich oder über | Unter | Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n) | Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n) |
| 2 Achsen | | | |
| 12 | 13 | 0 | 31 |
| 13 | 14 | 31 | 86 |
| 14 | 15 | 86 | 121 |
| 15 | 18 | 121 | 274 |
| 3 Achsen | | | |
| 15 | 17 | 31 | 54 |
| 17 | 19 | 54 | 111 |
| 19 | 21 | 111 | 144 |
| 21 | 23 | 144 | 222 |
| 23 | 25 | 222 | 345 |
| 25 | 26 | 222 | 345 |
| 4 Achsen | | | |
| 23 | 25 | 144 | 146 |
| 25 | 27 | 146 | 228 |
| 27 | 29 | 228 | 362 |
| 29 | 31 | 362 | 537 |
| 31 | 32 | 362 | 537 |

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

FAHRZEUGKOMBINATIONEN (SATTELKRAFTFAHRZEUGE UND LASTZÜGE)

| Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen) | | Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr) | |
|--|-------|--|---|
| Gleich oder über | Unter | Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n) | Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n) |
| 2 + 1 Achsen | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 14 |
| 18 | 20 | 14 | 32 |
| 20 | 22 | 32 | 75 |
| 22 | 23 | 75 | 97 |
| 23 | 25 | 97 | 175 |
| 25 | 28 | 175 | 307 |

| Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen) | | Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr) | |
|--|-------|--|---|
| Gleich oder über | Unter | Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n) | Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n) |
| 2 + 2 Achsen | | | |
| 23 | 25 | 30 | 70 |
| 25 | 26 | 70 | 115 |
| 26 | 28 | 115 | 169 |
| 28 | 29 | 169 | 204 |
| 29 | 31 | 204 | 335 |
| 31 | 33 | 335 | 465 |
| 33 | 36 | 465 | 706 |
| 36 | 38 | 465 | 706 |
| 2 + 3 Achsen | | | |
| 36 | 38 | 370 | 515 |
| 38 | 40 | 515 | 700 |
| 3 + 2 Achsen | | | |
| 36 | 38 | 327 | 454 |
| 38 | 40 | 454 | 628 |
| 40 | 44 | 628 | 929 |
| 3 + 3 Achsen | | | |
| 36 | 38 | 186 | 225 |
| 38 | 40 | 225 | 336 |
| 40 | 44 | 336 | 535 |

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

ANHANG II

**HÖCHSTSÄTZE DER BENUTZUNGSGEBÜHREN EINSCHLISSLICH DER VERWALTUNGSKOSTEN GEMÄSS
ARTIKEL 7 ABSATZ 7 (IN EUR)****Jahresgebühr**

| | <i>höchstens 3 Achsen</i> | <i>mindestens 4 Achsen</i> |
|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Ohne EURO-Einstufung | 960 | 1 550 |
| EURO I | 850 | 1 400 |
| EURO II und schadstoffärmer | 750 | 1 250 |

Monatsgebühr und Wochengebühr

Die Höchstsätze der Monats- und Wochengebühren stehen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Infrastruktur.

Tagesgebühr

Die Tagesgebühr beträgt bei allen Fahrzeugklassen einheitlich 8 EUR.
