

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B** **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
 (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006	L 363	344	20.12.2006

Geändert durch:

► <u>A1</u>	Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	----	-----------



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

⁽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.

▼B

- (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

▼B

ren sollten sich an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes 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 Benutzungsgebührens systems 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 Abgabensystems 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

⁽¹⁾ ABl. L 359 vom 31.12.1998, S. 1.

▼ M1

- a) „transeuropäisches Straßennetz“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ⁽¹⁾ festgelegte und auf Karten dargestellte Straßennetz. Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügbaren Teil und/oder in Anhang II der genannten Entscheidung;
- aa) „Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Finanzierungskosten, von
- neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen (einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzung) oder
 - Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen (einschließlich umfangreicher baulicher Instandsetzung), die nicht mehr als 30 Jahre vor dem 10. Juni 2008 fertig gestellt wurden, soweit Mautsysteme am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind, bzw. deren Bau nicht mehr als 30 Jahre vor der Einrichtung neuer Mautsysteme, die nach dem 10. Juni 2008 eingeführt werden, abgeschlossen wurde; die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, die davor fertig gestellt wurden, können ebenfalls als Baukosten gelten, wenn
 - i) ein Mitgliedstaat mittels eines Vertrags mit einem Mautsystembetreiber oder mittels eines anderen Rechtsakts mit entsprechender Wirkung, die vor dem 10. Juni 2008 in Kraft treten, ein Mautsystem eingerichtet hat, das die Anlastung dieser Kosten vorsieht, oder
 - ii) ein Mitgliedstaat nachweisen kann, dass es für den Bau der betreffenden Infrastruktur ausschlaggebend war, dass ihre erwartete Lebensdauer über 30 Jahre beträgt.

Auf jeden Fall darf der Anteil der zu berücksichtigenden Baukosten den am 10. Juni 2008 oder, wenn die Einführung neuer Mautsysteme später erfolgt, den zum Zeitpunkt dieser Einführung noch ausstehenden Anteil der laufenden Lebensdauerperiode der Infrastrukturbestandteile nicht überschreiten.

Die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen dürfen spezielle Infrastrukturaufwendungen zur Verringerung der Lärmbelästigung oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen;
- ab) „Finanzierungskosten“ Kreditzinsen und/oder Verzinsung des Eigenkapitals der Anteilseigner;
- ac) „umfangreiche strukturelle bauliche Instandsetzung“ bauliche Instandsetzung mit Ausnahme derjenigen Instandsetzung, die für die Verkehrsteilnehmer keinen aktuellen Nutzen mehr hat, wenn beispielsweise die Ausbesserung durch eine weiter gehende Erneuerung der Straßendecke oder andere Bauarbeiten ersetzt wurde;
- b) „Mautgebühr“ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem der in Artikel 7 Absatz 1 genannten Verkehrswege zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet;
- ba) „gewogene durchschnittliche Mautgebühr“ sämtliche Einnahmen aus Mautgebühren in einem bestimmten Zeitraum, geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum in einem bestimmten mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Fahrzeugkilometer, wobei sowohl

⁽¹⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (ABl. L 176 vom 30.4.2004, S. 1).

▼ M1

- die Einnahmen als auch die Fahrzeugkilometer für die mautpflichtigen Fahrzeuge berechnet werden;
- c) „Benutzungsgebühr“ eine zu leistende Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Absatz 1 genannten Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt;
- d) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt;
- e) Fahrzeug der Klasse „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“ ein Fahrzeug, das die jeweiligen Emissionsgrenzwerte in Anhang 0 einhält;
- f) „Fahrzeugtyp“ eine Fahrzeugeinstufung, der ein Fahrzeug je nach Achszahl, Abmessungen, Gewicht oder anderen Faktoren der Fahrzeugeinstufung nach den verursachten Straßenschäden, z. B. anhand der in Anhang IV enthaltenen Einteilung nach Straßenschäden, zugeordnet wird, sofern das Einstufungssystem auf Fahrzeugmerkmalen beruht, die entweder in den in allen Mitgliedstaaten verwendeten Fahrzeugunterlagen angegeben oder offensichtlich sind;
- g) „Konzessionsvertrag“ eine „öffentliche Baukonzession“ oder eine „Dienstleistungskonzession“ im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge ⁽¹⁾;
- h) „konzessionsgebundene Mautgebühr“ eine von einem Konzessionär im Rahmen eines Konzessionsvertrags erhobene Mautgebühr.

▼ B**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

▼ M2

— *Bulgarien:*

данък върху превозните средства

▼ A1

— *Tschechische Republik:*

silniční daň

▼ B

— *Dänemark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Deutschland:*

Kraftfahrzeugsteuer

⁽¹⁾ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2083/2005 der Kommission (ABl. L 333 vom 20.12.2005, S. 28).

▼ A1

- *Estland:*
raskeveokimaks

▼ B

- *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

▼ A1

- *Zypern:*
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων
- *Lettland:*
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva
- *Litauen:*
 - a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokesčiai
 - b) Mokesčiai už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones

▼ B

- *Luxemburg:*
taxe sur les véhicules automoteurs

▼ A1

- *Ungarn:*
gépjárműadó
- *Malta:*
licenzja tat-triq/road licence fee

▼ B

- *Niederlande:*
motorrijtuigenbelasting
- *Österreich:*
Kraftfahrzeugsteuer

▼ A1

- *Polen:*
podatek od środków transportowych

▼ B

- *Portugal:*
 - a) imposto de camionagem

▼B

b) imposto de circulação

▼M2

— *Rumänien:*

Taxa asupra mijloacelor de transport

▼A1

— *Slowenien:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila

— *Slowakei:*

cestná daň

▼B

— *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;

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 Fahr-

▼B

zeugen 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***▼M1**

- (1) Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf Teilen dieses Netzes nur unter den in den Absätzen 2 bis 12 genannten Bedingungen beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen, unter anderem auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes stehen, oder auf dem transeuropäischen Straßennetz für andere, nicht von der Definition des Begriffs „Fahrzeug“ erfasste Kraftfahrzeugtypen zu erheben, bleibt hiervon unberührt, vorausgesetzt, die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen Straßen diskriminiert den internationalen Verkehr nicht und führt nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen.

- (1a) Wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren nur für Teile des transeuropäischen Straßennetzes beibehält oder einführt, dürfen die sich daraus für die anderen Teile (etwa aufgrund ihrer Isolation oder niedrigen Stau- und Verschmutzungsneigung beziehungs-

⁽¹⁾ ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

▼ M1

weise wo es für die Einführung einer neuen Gebührenregelung notwendig ist) ergebenden Ausnahmen nicht zu einer Diskriminierung des internationalen Verkehrs führen.

- (2) a) Ein Mitgliedstaat kann Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Beschließt ein Mitgliedstaat die Anwendung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf Fahrzeuge mit einem niedrigeren zulässigen Gesamtgewicht, so gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.
- b) Die Maut- und/oder Benutzungsgebühren werden ab 2012 auf alle Fahrzeuge angewandt.
- c) Ein Mitgliedstaat kann von Buchstabe b abweichen, wenn er der Auffassung ist, dass die Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen
- sich erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen oder die Gesundheit auswirken würde oder
 - Verwaltungskosten verursachen würde, die höher als 30 % der zusätzlichen Einnahmen wären.
- (3) Für die Benutzung eines und desselben Straßenabschnitts dürfen für eine bestimmte Fahrzeugklasse 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, des Landes oder Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.
- (4a) Die Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr⁽¹⁾ ausgenommen sind, sowie in den in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie genannten Fällen gemäß den dort festgelegten Bedingungen ermäßigte Mautgebührensätze oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen.
- (4b) Da Gebührenstrukturen mit ermäßigten Mautgebühren für häufige Nutzung zu realen Einsparungen bei den Verwaltungskosten der Infrastrukturbetreiber führen können, dürfen die Mitgliedstaaten derartige Ermäßigungen vorsehen, sofern
- sie die Bedingungen des Absatzes 10 Buchstabe a erfüllen;
 - sie mit dem Vertrag, insbesondere mit den Artikeln 12, 49, 86 und 87, vereinbar sind;
 - sie keine Wettbewerbsverzerrung im Binnenmarkt bewirken;
 - die sich daraus ergebende Gebührenstruktur linear und proportional gestaltet ist, allen Benutzern zu gleichen Bedingungen zur Verfügung steht und keine Zusatzkosten verursacht, die in Form höherer Gebühren auf andere Benutzer abgewälzt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004 (ABl. L 71 vom 10.3.2004, S. 3).

▼ M1

Die Ermäßigungen dürfen 13 % der Mautgebühr, die von gleichwertigen, nicht ermäßigungsberechtigten Fahrzeugen erhoben wird, keinesfalls übersteigen.

(4c) Alle Ermäßigungsregelungen sind der Kommission mitzuteilen, die ihre Vereinbarkeit mit den Bedingungen der Absätze 4a und 4b überprüft und sie nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 genehmigt.

▼ B

(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.

▼ M1

(6) Durch die Vereinbarungen zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren dürfen gelegentliche Benutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise ungerechtfertigt benachteiligt werden. Insbesondere dann, wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren ausschließlich mittels eines Systems erhebt, das die Verwendung von in die Fahrzeuge einzubauenden Fahrzeuggeräten erfordert, muss dieser Staat die geeigneten Fahrzeuggeräte im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen zur Verfügung stellen.

▼ B

(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.

▼ M1

▼ B

(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.

▼ M1

(9) Die Mautgebühren beruhen auf dem Grundsatz der ausschließlichen Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich ausdrücklich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren können auch eine Kapitalverzinsung oder Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.

(10) a) Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nach Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautgebührensätze für Zwecke wie die Bekämpfung von Umweltschäden, die Verringerung der Verkehrsüberlastung, die Minimierung von Infrastrukturschäden, die Optimierung der Nutzung der betreffenden Verkehrswege oder die Förderung der Verkehrssicherheit differenzieren, sofern diese Differenzierung

— dem angestrebten Ziel angemessen ist;

▼ M1

- transparent ist und keine unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielortes der Fahrt zur Folge hat;
 - nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet ist, wobei ein unbeabsichtigter Anstieg der Einnahmen (mit dem Ergebnis gewogener durchschnittlicher Mautgebühren, die nicht mit Absatz 9 im Einklang stehen) durch eine Änderung der Differenzierungsstruktur ausgeglichen wird, die innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Rechnungsjahres, in dem die zusätzlichen Einnahmen erzielt wurden, vorzunehmen ist;
 - die unter Buchstabe b genannten Flexibilitätsobergrenzen nicht überschreitet.
- b) Vorbehaltlich der unter Buchstabe a genannten Bedingungen könnten die Mautgebührensätze differenziert werden
- nach der EURO-Emissionsklasse gemäß Anhang 0, einschließlich der Höhe der PM und NO_x-Emissionen sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen, und/oder
 - nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit, sofern
 - i) keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Gebühr liegt, die während der billigsten Tageszeit, Tageskategorie oder Jahreszeit erhoben wird, oder
 - ii) wenn für den billigsten Zeitraum der Nulltarif gilt, der Zuschlag für die teuerste Tageszeit, Tageskategorie oder Jahreszeit 50 % der normalerweise für das betreffende Fahrzeug zu entrichtenden Mautgebühr nicht überschreitet.

Die Mitgliedstaaten müssen spätestens 2010 oder im Fall von Konzessionsverträgen zum Zeitpunkt ihrer Erneuerung die Mautgebührensätze gemäß dem ersten Gedankenstrich differenzieren.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch davon abweichen, wenn

- i) dadurch die Kohärenz der Mautsysteme in seinem Hoheitsgebiet ernsthaft untergraben würde,
- ii) für das betreffende Mautsystem technisch eine solche Differenzierung nicht umsetzbar wäre oder
- iii) dadurch die Fahrzeuge mit der stärksten Umweltverschmutzung vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen und deshalb die Straßenverkehrssicherheit und die Volksgesundheit beeinträchtigt würden.

Solche Abweichungen sind der Kommission mitzuteilen.

- c) Vorbehaltlich der unter Buchstabe a genannten Bedingungen können auf die Mautgebührensätze in Ausnahmefällen für spezifische Projekte von großem europäischen Interesse andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Projekte sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsarten für Fahrzeuge stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear, verhältnismäßig, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein und darf nicht dazu führen, dass zu-

▼ M1

sätzliche Kosten auf andere Benutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden. Vor der Anwendung der betreffenden Gebührenstruktur prüft die Kommission die Einhaltung der in diesem Buchstaben aufgeführten Bedingungen.

(11) Unbeschadet des Artikels 9 Absätze 1 und 1a kann in Ausnahmefällen bei Verkehrswegen in Bergregionen nach Unterrichtung der Kommission ein Mautaufschlag für bestimmte Straßenabschnitte erhoben werden,

- a) die von einer akuten, den ungehinderten Fahrzeugverkehr beeinträchtigenden Verkehrsüberlastung betroffen sind oder
- b) deren Benutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht,

sofern

- die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen in vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG investiert werden, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautaufschlag gilt;
- der Mautaufschlag, der auf gemäß Absatz 10 differenzierte Mautgebühren angewandt werden darf, 15 % der gemäß Absatz 9 berechneten gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nicht überschreitet, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse im Hinblick auf die Infrastruktur in Berggebieten investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht überschreiten;
- die Erhebung des Aufschlags keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge hat;
- vor Erhebung des Aufschlags der Kommission Finanzierungspläne für die Infrastruktur, für die der Aufschlag erhoben wird, und eine Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben vorgelegt werden;
- der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, im Voraus festgelegt und begrenzt wird und hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse vereinbar ist.

Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben unterliegt die Anwendung dieser Bestimmung der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten.

Wenn die Kommission die Finanzierungspläne eines Mitgliedstaats, der einen Mautaufschlag erheben will, erhält, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c Absatz 1 genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in Randlage haben wird, kann sie die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 ablehnen oder deren Abänderung verlangen.

12. Kann ein Fahrer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der Angaben nach Absatz 10 Buchstabe b erster Gedankenstrich und des Fahrzeugtyps nötigen Fahrzeugdokumente nicht vorlegen, so können die Mitgliedstaaten Mautgebühren bis zum höchstmöglichen Betrag erheben.

▼ M1*Artikel 7a*

(1) Bei der Festlegung der Höhe der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren für das betreffende Infrastrukturnetz oder einen eindeutig ausgewiesenen Teil dieses Netzes berücksichtigen die Mitgliedstaaten die in Artikel 7 Absatz 9 genannten Kosten. Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, auf dem Mautgebühren erhoben werden, und auf die mautpflichtigen Fahrzeuge beziehen. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, diese Kosten nicht oder nur teilweise über die Mauteinnahmen anzulasten.

(2) Die Mautgebühren werden nach Artikel 7 und Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegt.

(3) Im Falle neuer, von den Mitgliedstaaten nach dem 10. Juni 2008 eingeführter Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren berechnen die Mitgliedstaaten die Kosten anhand einer Methodik, bei der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde gelegt werden.

Im Falle neuer, nach dem 10. Juni 2008 eingeführter konzessionsgebundener Mautgebühren dürfen die Mautgebühren nicht höher sein als bei der Anwendung eines Verfahrens, dem die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte zugrunde liegen. Diese Äquivalenz ist auf der Grundlage eines auf die Art des Konzessionsvertrags abgestimmten ausreichend langen Bezugszeitraums zu bewerten.

Mautsysteme, die am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind oder für die vor dem 10. Juni 2008 Angebote oder Antworten auf Einladungen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren vorliegen, die im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens unterbreitet wurden, sind von diesem Absatzes ausgenommen, solange sie in Kraft bleiben und sofern sie nicht wesentlich geändert werden.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens vier Monate vor dem Einsatz eines neuen Mautsystems folgende Angaben:

a) Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die Werte je Einheit und die anderen Parameter, die sie zur Berechnung der verschiedenen Kostenbestandteile heranziehen;
- eindeutige Angaben zu den von ihrem Mautsystem erfassten Fahrzeugen und zur geografischen Ausdehnung des Netzes oder zu den Teilen des Netzes, die für die jeweilige Kostenberechnung herangezogen werden, sowie den Anteil der Kosten, die angelastet werden sollen;

b) konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die Konzessionsverträge oder wesentliche Änderungen dieser Verträge;
- das Basismodell, von dem der Konzessionsgeber bei der Bekanntmachung der Konzession nach Anhang VII Teil B der Richtlinie 2004/18/EG ausgeht; zu diesem Basismodell gehören auch eine Schätzung der im Rahmen der Konzession zu erwartenden Kosten nach Artikel 7 Absatz 9, das prognostizierte Verkehrsaufkommen, getrennt nach Fahrzeugtypen, die vorgesehene Höhe der Mautgebühren sowie die geografische Ausdehnung des Netzes, für das der Konzessionsvertrag gilt.

(5) Die Mitgliedstaaten geben der Kommission ferner spätestens vier Monate vor deren Einführung die Einführung von neuen Mautgebühren auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes, auf die eine Mautgebühr erhoben wird, stehen, bekannt. Diese Bekanntgabe umfasst zumindest eine Erläuterung zum geografischen Geltungsbereich der Mautgebühr, zu den betroffenen Fahrzeugen und zur Höhe der vorgesehenen Maut-

▼ M1

gebühr, zusammen mit einer Erläuterung dazu, wie die Höhe der Gebühr festgelegt wurde.

(6) In den Fällen, in denen die Verpflichtungen nach Absatz 3 gelten, nimmt die Kommission innerhalb von vier Monaten nach Erhalt der Angaben gemäß Absatz 4 dazu Stellung, ob diese Verpflichtungen erfüllt erscheinen.

Zu den in Absatz 5 genannten Mautregelungen kann die Kommission zudem eine Stellungnahme abgeben, insbesondere bezüglich der Proportionalität und der Transparenz der vorgesehenen Regelungen und der voraussichtlichen Auswirkungen auf den Wettbewerb im Rahmen des Binnenmarkts und auf den freien Warenverkehr.

Die Stellungnahmen der Kommission werden dem in Artikel 9c Absatz 1 genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

(7) Ein Mitgliedstaat, der Artikel 7 Absatz 11 auf Mautsysteme, die am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind, anwenden möchte, muss nachweisen, dass die gewogene durchschnittliche Mautgebühr für die betreffende Infrastruktur Artikel 2 Buchstabe aa und Artikel 7 Absätze 9 und 10 entspricht.

Artikel 7b

Diese Richtlinie berührt nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein System von Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Verkehrswege einführen, unbeschadet der Artikel 87 und 88 des Vertrags einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorzusehen.

▼ B*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;

▼ M1

b) die Entrichtung der gemeinsamen Benutzungsgebühren berechtigt zur Benutzung des von jedem teilnehmenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 7 Absatz 1 definierten Straßennetzes;

▼ B

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.

▼ M1*Artikel 8a*

Jeder Mitgliedstaat überwacht das Funktionieren des Maut- und/oder Benutzungsgebührensysteams zur Gewährleistung von Transparenz und Nichtdiskriminierung.

▼B

KAPITEL IV
Schlußbestimmungen

Artikel 9

▼M1

(1) Diese Richtlinie verbietet nicht die nicht diskriminierende Anwendung folgender Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten:

- a) besondere Steuern oder Gebühren:
 - auf die Registrierung von Fahrzeugen oder
 - für Fahrzeuge oder Ladungen mit abweichendem Gewicht oder abweichenden Abmessungen;
- b) Parkgebühren und besondere Gebühren für städtischen Verkehr.

(1a) Diese Richtlinie verbietet nicht die nicht diskriminierende Anwendung folgender Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten:

- a) Gebühren, mit denen zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll,
- b) Gebühren zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen einschließlich schlechter Luftqualität

auf jeder Straße insbesondere in städtischen Gebieten einschließlich auf städtisches Gebiet kreuzenden Straßen des transeuropäischen Netzes.

(2) Die Mitgliedstaaten entscheiden über die Verwendung der Einnahmen aus Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollten die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.

Artikel 9a

Die Mitgliedstaaten sehen geeignete Kontrollen vor und legen Sanktionen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest. Sie treffen die zur Anwendung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 9b

Die Kommission fördert den Dialog und den Austausch von technischem Know-how zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere des Anhangs III. Nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 3 aktualisiert und verdeutlicht die Kommission die Anhänge 0, III und IV entsprechend dem technischen Fortschritt und die Anhänge I und II entsprechend der Inflation.

Artikel 9c

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼ M1

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

- (4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼ B*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.

▼ M1*Artikel 11*

Bis zum 10. Juni 2011 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens, darunter auch dem Gebrauch von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und weniger als 12 Tonnen, Rechnung trägt und ihre Auswirkungen auf den Binnenmarkt, einschließlich der insularen, eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete der Gemeinschaft, den Umfang der Investitionen in dem Sektor und ihren Beitrag zu den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik bewertet.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens am 10. Dezember 2010 die für den Bericht erforderlichen Angaben.

Die Kommission legt bis spätestens 10. Juni 2008 nach Prüfung aller Optionen einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten ein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten vor, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Dieses Modell wird durch eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger begleitet.

Dem Bericht und dem Modell werden gegebenenfalls an das Europäische Parlament und den Rat gerichtete Vorschläge für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie beigelegt.

▼ B*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 un-

▼B

ter 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.

▼ **M1**

ANHANG 0

EMISSIONSGRENZWERTE**1. Fahrzeug „EURO 0“**

Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Fahrzeuge „EURO I“/„EURO II“

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NO _x) g/kWh	Masse Partikel (PT) g/kWh
Fahrzeug „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Fahrzeug „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Auf den Grenzwert für die Partikelemissionen wird bei Motoren mit einer Leistung bis zu 85 kW ein Koeffizient von 1,7 angewendet.

3. Fahrzeuge „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Die spezifische Masse von Kohlenmonoxid, der gesamten Kohlenwasserstoffe, der Stickstoffoxide und der Partikel, die bei der ESC-Prüfung gemessen wird, und der bei der ELR-Prüfung gemessene Rußwert (Trübung der Abgase) dürfen folgende Werte ⁽¹⁾ nicht überschreiten:

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/ kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NO _x) g/kWh	Masse Partikel (PT) g/kWh	Ruß m ⁻¹
Fahrzeug „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Fahrzeug „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Fahrzeug „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Fahrzeug „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Ein Prüfzyklus besteht aus einer Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären (ESC-Prüfung) bzw. dynamischen Bedingungen (ETC- und ELR-Prüfung) durchlaufen muss.

⁽²⁾ 0,13 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,7 dm³ je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3 000 min⁻¹.

**4. Zukünftige Emissionsklassen von Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 88/77/
EWG sowie zukünftige Änderungen können in Betracht gezogen werden.**



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

▼B

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)
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
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).

▼B*ANHANG II***HÖCHSTSÄTZE DER BENUTZUNGSGEBÜHREN EINSCHLIESSLICH DER VERWALTUNGSKOSTEN GEMÄSS ARTIKEL 7 ABSATZ 7 (IN EUR)****Jahresgebühr****▼M1**

	höchstens 3 Achsen	mindestens 4 Achsen
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV und schadstoffärmer	797	1 329

▼B**Monatsgebühr und Wochengebühr**

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

Tagesgebühr**▼M1**

Die Tagesgebühr beträgt bei allen Fahrzeugklassen einheitlich 11 EUR.

▼ M1

ANHANG III

**ECKPUNKTE FÜR DIE ANRECHNUNG DER KOSTEN UND DIE
BERECHNUNG DER MAUTGEBÜHREN**

In diesem Anhang sind die Eckpunkte für die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren gemäß Artikel 7 Absatz 9 festgelegt. Die Verpflichtung, die Mautgebühren an den Kosten auszurichten, berührt nicht die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 7a Absatz 1 die Kosten nur teilweise über die Mauteinnahmen anzulasten, und, gemäß Artikel 7 Absatz 10, die Mautgebühren abweichend vom Durchschnitt zu differenzieren ⁽¹⁾.

Bei der Anwendung dieser Eckpunkte müssen die sonstigen bestehenden gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen vollständig erfüllt werden, insbesondere die Verpflichtung, Konzessionsverträge im Einklang mit der Richtlinie 2004/18/EG und anderen gemeinschaftlichen Rechtsakten im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens abzuschließen.

Wenn ein Mitgliedstaat mit einem oder mehreren Dritten Verhandlungen zum Abschluss eines Konzessionsvertrags für den Bau oder den Betrieb eines Teils seiner Infrastruktur aufnimmt oder zu diesem Zweck eine ähnliche Vereinbarung eingeht, die sich auf einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder eine von der Regierung eines Mitgliedstaats geschlossene Vereinbarung stützt, so wird die Einhaltung dieser Grundsätze auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Verhandlungen beurteilt.

1. Ausweisung des Netzes und der erfassten Fahrzeuge

- Wenn kein einheitliches Mautsystem auf das gesamte TEN-Straßennetz angewandt wird, so muss der Mitgliedstaat eindeutig ausweisen, für welchen Teil bzw. welche Teile des Netzes ein Mautsystem gilt und welches System der Fahrzeugklassifizierung er zum Zwecke der Mautdifferenzierung anwendet. Ferner weisen die Mitgliedstaaten aus, ob ihr Mautsystem auch Fahrzeuge erfasst, deren Gesamtgewicht unter dem Schwellenwert von 12 Tonnen liegt.
- Wenn ein Mitgliedstaat für unterschiedliche Teile seines Netzes unterschiedliche Systeme der Kostenanlastung anwendet (was nach Artikel 7a Absatz 1 zulässig ist), so ist für jeden eindeutig ausgewiesenen Teil des Netzes eine eigenständige Kostenberechnung durchzuführen. Ein Mitgliedstaat kann sein Netz in mehrere eindeutig ausgewiesene Teile aufspalten, um separate Konzessionsvereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen für die einzelnen Teile zu treffen.

2. Infrastrukturkosten**2.1. Kosten der Investitionen in Infrastrukturen**

- Die Kosten der Investitionen in Infrastrukturen müssen die Baukosten (einschließlich der Finanzierungskosten) und die Kosten für die Entwicklung der Infrastruktur sowie gegebenenfalls einen Zinsertrag für das investierte Kapital oder eine Gewinnmarge umfassen. Sie müssen außerdem die Kosten für den Landerwerb, die Planung, die Auslegung, die Überwachung der Bauaufträge und das Projektmanagement, die Kosten für archäologische und sonstige Bodenuntersuchungen sowie sonstige einschlägige Nebenkosten einschließen.
- Die Anlastung der Baukosten muss entweder auf die erwartete Lebensdauer der Infrastruktur oder eine andere Amortisationszeit (nicht unter 20 Jahren) gestützt sein, deren Dauer aufgrund der Finanzierung durch einen Konzessionsvertrag oder eine andere Finanzierung angemessen erscheint. Die Dauer der Amortisationszeit kann einen Schlüsselfaktor bei den Verhandlungen über den Abschluss von Konzessionsverträgen

⁽¹⁾ Diese Bestimmungen sowie die Flexibilität bei der Frage, wie die Kosten über die Amortisationszeit anzulasten sind (siehe Nummer 2.1 dritter Gedankenstrich), eröffnen einen beträchtlichen Spielraum für die Festlegung von Mautgebührensätzen, die für die Benutzer akzeptabel und den spezifischen verkehrspolitischen Zielen des Mitgliedstaats angepasst sind.

▼ **M1**

darstellen, insbesondere wenn der betreffende Mitgliedstaat wünscht, im Vertrag eine Obergrenze für den anwendbaren gewogenen Durchschnitt der Mautgebühren festzulegen.

- Unbeschadet der Berechnung der Investitionskosten kann die Kostenanlastung
 - gleichmäßig über die Amortisationszeit verteilt, auf die früheren, die mittleren oder die späteren Jahre konzentriert werden, sofern diese Konzentration in transparenter Weise erfolgt;
 - die Indexierung der Mautgebühren über die Amortisationszeit vorsehen.
- Alle in der Vergangenheit entstandenen Kosten müssen auf den gezahlten Beträgen beruhen. Künftig noch anfallende Kosten werden auf der Grundlage von angemessenen Kostenschätzungen in Anschlag gebracht.
- Bei öffentlichen Investitionen kann davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung über Kredite erfolgt. Auf die in der Vergangenheit angefallenen Kosten sind die Zinssätze anzuwenden, die in dem betreffenden Zeitraum für öffentliche Anleihen galten.
- Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Schwerlastverkehrs im Netz und der damit zusammenhängenden Kosten erfolgen. Die von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer können zu diesem Zweck durch objektiv gerechtfertigte „Äquivalenzfaktoren“, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden ⁽¹⁾.
- Erwartete Kapitalerträge oder Gewinnmargen müssen eine im Lichte der Marktbedingungen angemessene Höhe aufweisen und können abgestuft werden, um vertraglich beteiligten Dritten mit Blick auf die Anforderungen an die Qualität der Dienstleistungen Leistungsanreize zu bieten. Die Kapitalerträge können unter Verwendung wirtschaftlicher Indikatoren wie der internen Verzinsung (Internal Rate of Return on Investment, IRR) oder dem gewichteten Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC) bewertet werden.

2.2. *Kosten für die jährliche Instandhaltung und die Instandsetzung der Infrastruktur*

- Diese Kosten müssen sowohl die jährlichen Kosten für die Instandhaltung des Netzes als auch die regelmäßigen Kosten für Instandsetzung, Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecken im Hinblick darauf umfassen, dass das Niveau der operativen Funktionalität des Netzes über die Zeit hinweg erhalten wird.
- Die Kosten müssen auf der Grundlage der tatsächlichen und der prognostizierten Anteile der Fahrzeugkilometer auf den Schwerlastverkehr und andere Fahrzeugtypen aufgeteilt werden; die Aufteilung kann durch objektiv gerechtfertigte Äquivalenzfaktoren, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden.

3. **Betriebs-, Bewirtschaftungs- und Mauteinzugskosten**

Hierunter fallen sämtliche Kosten des Infrastrukturbetreibers, die nicht in Abschnitt 2 erfasst sind und die Einrichtung, den Betrieb und die Bewirtschaftung der Infrastruktur und des Mautsystems betreffen. Zu diesen Kosten gehören insbesondere:

⁽¹⁾ Bei der Anwendung von Äquivalenzfaktoren durch die Mitgliedstaaten kann der Straßenbau in mehreren Phasen oder in Form eines den gesamten Lebenszyklus erfassenden Ansatzes berücksichtigt werden.

▼ M1

- die Kosten des Baus, der Einrichtung und der Instandhaltung von Mautstellen und anderen Zahlungssystemen;
- die laufenden Kosten für Betrieb und Verwaltung der Mauteinzugssysteme sowie für die Kontrolle der Mautentrichtung;
- die mit Konzessionsverträgen verbundenen Verwaltungsgebühren und Abgaben;
- die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbundenen Bewirtschaftungs-, Verwaltungs- und Dienstleistungskosten.

Diese Kosten können einen Kapitalertrag oder eine Gewinnmarge beinhalten, der bzw. die dem übernommenen Risiko entspricht.

Die Kosten müssen auf faire und transparente Weise auf alle mautpflichtigen Fahrzeugklassen aufgeteilt werden.

4. Anteil des Güterverkehrs, Äquivalenzfaktoren und Korrekturmechanismen

- Die Berechnung der Mautgebühren muss auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Anteil des Schwerlastverkehrs an den Fahrzeugkilometern beruhen; die Gebühren können, sofern dies gewünscht wird, durch Äquivalenzfaktoren korrigiert werden, um den erhöhten Kosten für den Bau und die Instandsetzung der von Nutzfahrzeugen genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen.
- Die folgende Tabelle enthält als Anhaltspunkt eine Auswahl von Äquivalenzfaktoren. Wendet ein Mitgliedstaat Äquivalenzfaktoren mit anderen als den in der Tabelle angegebenen Werten an, so müssen sie auf sachlich zu rechtfertigenden Kriterien beruhen und öffentlich bekannt gegeben werden.

Fahrzeugklasse ⁽¹⁾	Äquivalenzfaktoren		
	Bauliche Instandsetzung ⁽²⁾	Investitionen	Jährliche Instandhaltung
Zwischen 3,5 t und 7,5 t, Klasse 0	1	1	1
> 7,5 t Klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t Klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t Klasse III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Siehe Anhang IV zur Einteilung der Fahrzeugklassen.

⁽²⁾ Die Fahrzeugklassen entsprechen einer Achslast von 5,5; 6,5; 7,5 bzw. 8,5 Tonnen.

- Mautsysteme, die auf der Vorhersage des Verkehrsaufkommens beruhen, müssen einen Korrekturmechanismus enthalten, durch den die Höhe der Maut regelmäßig angepasst wird, damit eine Berichtigung erfolgt, wenn die Kostendeckung aufgrund von Vorhersagefehlern nicht erreicht bzw. überschritten wird.

▼ **M1***ANHANG IV***EINTEILUNG DER FAHRZEUGKLASSEN (ZUR ORIENTIERUNG)**

Die Fahrzeugklassen werden in der nachstehenden Tabelle festgelegt.

Die Fahrzeuge werden entsprechend den durch sie verursachten Schäden am Straßenoberbau in aufsteigender Folge in die Unterklassen 0, I, II und III eingestuft (Klasse III ist damit diejenige, die die meisten Schäden an der Straßeninfrastruktur verursacht). Die Schäden steigen mit der Erhöhung der Achslast exponentiell an.

Alle Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 7,5 Tonnen beträgt, fallen unter die Klasse 0.

Kraftfahrzeuge

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ⁽¹⁾		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
gleich oder über	unter	gleich oder über	unter	
<i>2 Achsen</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>3 Achsen</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
<i>4 Achsen</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Als gleichwertig anerkannte Federung 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). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 47).

▼ M1**Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)**

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse	
Achsanzahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achsanzahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)			
gleich oder über	unter	gleich oder über	unter		
2 + 1 Achsen					
7,5	12	7,5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
2 + 2 Achsen					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
2 + 3 Achsen					
36	38	36	38		II
38	40				
3 + 2 Achsen					
36	38	36	38	II	
38	40				
3 + 3 Achsen					
36	38	36	38	I	
38	40				
3 + 2 Achsen					
		38	40	III	
		40	44		
40	44				
3 + 3 Achsen					
36	38	36	38	I	
38	40				
3 + 2 Achsen					
		38	40	II	
		40	44		
40	44	40	44		