

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 75 und 99,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabensysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsunternehmer.

Diese Ziele lassen sich nur stufenweise verwirklichen.

Mit den Richtlinien 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle ⁽⁴⁾ und 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle ⁽⁵⁾ ist bereits eine gewisse Harmonisierung bei den Kraftstoffsteuern erreicht worden.

Unter den derzeitigen Umständen sollte die Angleichung der einzelstaatlichen Abgabensysteme auf Nutzfahrzeuge mit einem bestimmten Mindestgesamtwert beschränkt werden.

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

Einige Mitgliedstaaten müssen ihre derzeitigen Kraftfahrzeugsteuersätze deutlich anheben. Im Hinblick auf eine stufenweise Anpassung empfiehlt es sich, eine Übergangszeit vorzusehen, in der diese Staaten ermäßigte Sätze anwenden können.

Für bestimmte Formen des innerstaatlichen 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, muß es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zeitweilige Abweichungen von den Mindestsätzen vorzusehen.

Es muß den Mitgliedstaaten gestattet sein, für Fahrzeuge, deren Einsatz keine Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft haben kann, ermäßigte Sätze oder Befreiungen anzuwenden.

Zur Berücksichtigung bestimmter Sondersituationen ist ein Verfahren vorzusehen, mit dem es den Mitgliedstaaten gestattet werden kann, zusätzliche Befreiungen oder Ermäßigungen beizubehalten.

Die derzeitigen Wettbewerbsverzerrungen können zwar nicht allein durch die Harmonisierung der Steuern und Abgaben beseitigt werden, sie können jedoch — solange es keine technisch und wirtschaftlich besseren Erhebungsformen gibt — dadurch gemildert werden, daß Mautgebühren beibehalten oder eingeführt und Gebühren

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 79 vom 26. 3. 1988, S. 8,
AbI. Nr. C 75 vom 20. 3. 1991, S. 1, und
AbI. Nr. C 311 vom 27. 11. 1992, S. 63.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 158 vom 26. 6. 1989, S. 51,
AbI. Nr. C 150 vom 15. 6. 1992, S. 324, und
AbI. Nr. C 21 vom 25. 1. 1993, S. 522.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 208 vom 8. 8. 1988, S. 32,
AbI. Nr. C 159 vom 17. 6. 1991, S. 21, und
AbI. Nr. C 19 vom 25. 1. 1993, S. 74.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 316 vom 31. 10. 1992, S. 12.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 316 vom 31. 10. 1992, S. 19.

für die Benutzung von Autobahnen und — unter bestimmten Bedingungen — anderen Straßen eingeführt werden.

Die Maut- und Benutzungsgebühren dürfen nicht mit Diskriminierungen, übermäßigem Verwaltungsaufwand oder Behinderungen an den Binnengrenzen verbunden sein. Die Benutzungsgebühren müssen entsprechend der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege festgelegt werden.

Um eine einheitliche Anwendung der Benutzungs- und Mautgebühren sicherzustellen, sind bestimmte Regeln für deren Anwendung festzulegen, beispielsweise die Merkmale der Verkehrswege, für deren Benutzung diese Gebühren und Mauten erhoben werden, der Mindestsatz der Benutzungsgebühren und die allgemeinen Bestimmungen.

In diesem Rahmen können zwei oder mehrere Mitgliedstaaten bei der Einführung eines gemeinsamen Benutzungsgebührensystems zusammenarbeiten, sofern bestimmte zusätzliche Bedingungen eingehalten werden. Hierbei kann der besonderen geographischen und wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmer bestimmter Mitgliedstaaten, die in einigen Fällen durch politische Unruhen in bestimmten Drittländern verschärft wird, Rechnung getragen werden.

Es wäre ein genauer Zeitplan für die Überprüfung der Bestimmungen dieser Richtlinie und deren etwaige Anpassung im Hinblick auf ein stärker territorialgebundenes Gebührenerhebungssystem festzulegen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten gleichen erforderlichenfalls ihre Systeme für die Besteuerung von Kraftfahrzeugen sowie für die Maut- und Benutzungsgebühren gemäß dieser Richtlinie an.

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

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

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

— „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 besondere Fahrbahnen hat — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend —, 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) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.
- „Maut“ eine für eine Fahrt eines Kraftfahrzeugs zwischen zwei Punkten auf einem der Verkehrswege nach Artikel 7 Buchstabe d) zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und der Fahrzeugklasse richtet;
- „Benutzungsgebühr“ eine Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Buchstabe d) genannten Verkehrswege durch ein Kraftfahrzeug berechtigt;
- „Kraftfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt.

Kraftfahrzeugsteuern

Artikel 3

(1) Kraftfahrzeugsteuern im Sinne von Artikel 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, jedoch nur der für Kraftfahrzeuge erhobene Anteil der 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

- Portugal :
 - a) imposto de camionagem
 - b) imposto de circulação
- Vereinigtes Königreich :
 - vehicle excise duty.

(2) Der Mitgliedstaat, der eine der Steuern gemäß Absatz 1 durch eine andere gleichartige Steuer ersetzt, unterrichtet die Kommission davon, die dann 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 in Artikel 3 genannten Steuern 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 Fahrzeugklassen oder -unterklassen gemäß dem Anhang nicht unter den dort aufgeführten Mindestsätzen liegen.

(2) Griechenland, Spanien, Frankreich, Italien und Portugal dürfen bis zum 31. Dezember 1997 ermäßigte Sätze von nicht weniger als 50 % der Mindestsätze nach dem Anhang anwenden.

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

- Kraftfahrzeuge der nationalen Verteidigung, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und der Fahrzeuge des Straßenwartungsdienstes ;

- Kraftfahrzeuge, die nur gelegentlich im Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind, und die von natürlichen oder juristischen Personen benutzt 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.

(4) Vorbehaltlich der Überprüfung nach Artikel 12 können die Mitgliedstaaten bis zum 1. Juli 1998 besondere Ausnahmestimmungen auf Fahrzeuge mit bis zu höchstens drei Achsen anwenden, die ausschließlich für den innerstaatlichen örtlichen Verkehr eingesetzt werden.

Die Kommission bewertet regelmäßig die Anwendung der Ausnahmestimmungen. Sie erstattet dem Rat hierüber jährlich Bericht.

(5) a) Der Rat kann einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aus besonderen Gründen sozial- bzw. wirtschaftspolitischer Art 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) Jeder Mitgliedstaat, der eine solche Befreiung oder einen solchen ermäßigten Satz beizubehalten wünscht, teilt dies der Kommission mit und übermittelt ihr ferner alle erforderlichen Informationen. Die Kommission teilt den anderen Mitgliedstaaten die vorgeschlagene Befreiung oder den vorgeschlagenen ermäßigten Satz innerhalb eines Monats mit.

Die Beibehaltung der vorgeschlagenen Befreiung oder des vorgeschlagenen ermäßigten Satzes gilt als vom Rat zugelassen, wenn innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem die anderen Mitgliedstaaten gemäß vorstehendem Unterabsatz unterrichtet worden sind, weder die Kommission noch ein Mitgliedstaat eine Prüfung dieser Frage durch den Rat beantragt hat.

(6) Unbeschadet der Absätze 3, 4 und 5 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 Mindestsätzen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels liegt.

(7) Die Mindestsätze nach Absatz 1 bleiben bis zum 31. Dezember 1997 unverändert. Nach diesem Zeitpunkt paßt der Rat diese Mindestsätze nach dem im Vertrag vorgesehenen Verfahren gegebenenfalls an.

Maut- und Benutzungsgebühren

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten dürfen unter folgenden Bedingungen Mautgebühren beibehalten und/oder Benutzungsgebühren einführen :

a) Die Maut- und Benutzungsgebühren dürfen nicht gleichzeitig für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts erhoben werden.

Jedoch können die Mitgliedstaaten bei Netzen, in denen für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen Gebühren erhoben werden, auch Mautgebühren erheben.

b) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe e) und des Artikels 9 dürfen die Maut- und Benutzungsgebühren weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers bzw. des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 368 vom 17. 12. 1992, S. 38.

c) Die Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, daß sie den Verkehrsfluß möglichst wenig beeinträchtigen, wobei darauf zu achten ist, daß sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern. Hierbei arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um es den Verkehrsunternehmern zu ermöglichen, die Benutzungsgebühren insbesondere auch außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden.

d) Die Maut- und Benutzungsgebühren werden nur für die Benutzung von Autobahnen, anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben.

Jedoch können sie in einem Mitgliedstaat, der über kein allgemeines Netz von Autobahnen oder Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, verfügt, für die Benutzung der höchsten Straßenkategorie des betreffenden Mitgliedstaats erhoben werden.

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⁽¹⁾ können sie auch für die Benutzung anderer Abschnitte des primären Straßennetzes erhoben werden, insbesondere wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

e) Ein Mitgliedstaat kann vorsehen, daß für in seinem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge eine Benutzungsgebühr für die Benutzung seines gesamten Straßennetzes zu entrichten ist.

f) Für die Benutzungsgebühren wird von den betreffenden Mitgliedstaaten ein Betrag festgelegt, der, einschließlich der Verwaltungskosten, nicht höher ist als 1 250 ECU pro Jahr; im Rahmen dieses Höchstbetrags können die Mitgliedstaaten den Betrag der Benutzungsgebühren entsprechend der einzelstaatlichen Kraftfahrzeugsteuer festlegen.

Dieser Höchstsatz wird zum 1. Januar 1997 und anschließend alle zwei Jahre überprüft; der Rat nimmt nach den im Vertrag vorgesehenen Verfahren gegebenenfalls die notwendigen Anpassungen vor.

g) Die Sätze der Benutzungsgebühren entsprechen der Dauer der Benutzung der betreffenden Straßenverkehrseinrichtungen.

Einem Mitgliedstaat ist es gestattet, nur Jahresgebühren auf die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge zu erheben.

h) Die Mautgebühren orientieren sich an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 23 vom 3. 4. 1962, S. 720/62. Entscheidung geändert durch die Entscheidung 73/402/EWG des Rates vom 22. November 1973 (AbI. Nr. L 347 vom 17. 12. 1973, S. 48).

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) Unter Beachtung des Artikels 7 gelten für ein solches gemeinsames System folgende Bestimmungen:

a) Für die jährlichen gemeinsamen Benutzungsgebühren wird von den teilnehmenden Mitgliedstaaten ein Betrag festgelegt, der nicht über der in Artikel 7 Buchstabe f) genannten Obergrenze liegt;

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

c) andere Mitgliedstaaten können sich dem gemeinsamen System anschließen;

d) die teilnehmenden Mitgliedstaaten arbeiten eine Aufteilungsregelung aus, um jedem teilnehmenden Mitgliedstaat einen gerechten Anteil an den Einnahmen aus den Benutzungsgebühren zu sichern;

e) die teilnehmenden Mitgliedstaaten können spätestens bis zum 31. Dezember 1997 angemessen ermäßigte Benutzungsgebührensätze für Kraftfahrzeuge anwenden, die in bestimmten Mitgliedstaaten zugelassen sind, deren Volkswirtschaften Entwicklungsunterschiede aufweisen und die durch ihre besondere geographische Lage benachteiligt sind, wozu gegebenenfalls durch politische Unruhen in Drittländern weitere Erschwerungen kommen.

Artikel 9

Nach Anhörung der Kommission gemäß dem Verfahren der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 kann von den betreffenden Mitgliedstaaten eine Sonderregelung für die Grenzgebiete eingeführt werden.

Schlußbestimmungen

Artikel 10

Diese Richtlinie steht der Erhebung folgender Steuern und Gebühren durch die Mitgliedstaaten nicht entgegen:

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 orts- und zeitbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll.

Artikel 11

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie wird der Kurs für die Umrechnung des Ecu in die verschiedenen Landeswährungen einmal jährlich festgelegt. Maßgeblich sind die am ersten Arbeitstag im Oktober geltenden und im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlichten Kurse; sie finden ab 1. Januar des darauffolgenden Kalenderjahres Anwendung.

(2) Verändern sich die in Landeswährung ausgedrückten Beträge durch die Umrechnung der in Ecu ausgedrückten Beträge um weniger als 5 % oder um weniger als 5 ECU, wobei der jeweils niedrigere Wert maßgeblich ist, so können die Mitgliedstaaten die Beträge beibehalten, die zum Zeitpunkt der in Absatz 1 vorgesehenen jährlichen Anpassung gelten.

Artikel 12

(1) Die Kommission erstattet dem Rat spätestens zum 31. Dezember 1997 Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens Rechnung trägt.

Damit die Kommission diesen Bericht erstellen kann, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens zum 1. Juni 1997 die erforderlichen Angaben.

Zusammen mit diesem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für die Einführung einer auf das Territorialitätsprinzip gestützten Regelung zur Anlastung der Wegekosten vorgelegt, in dem nationale Grenzen eine untergeordnete Rolle spielen.

(2) Darüber hinaus berücksichtigen die Mitgliedstaaten, die elektronische Systeme zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren einführen, daß diese Systeme untereinander verknüpfbar sein sollen.

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1995 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 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 25. Oktober 1993.

Im Namen des Rates
Der Präsident
Ph. MAYSTADT

ANHANG

KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE

Kraftfahrzeuge

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuer (in Ecu/Jahr)	
gleich oder über	unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleich- wertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungs- systeme an der (den) Antriebs- achse(n)
<i>2 Achsen</i>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<i>3 Achsen</i>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<i>4 Achsen</i>			
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 III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29).

Fahrzeugkombinationen (sattelverbundene Kraftfahrzeuge und Lastzüge)

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuer (in Ecu/Jahr)	
gleich oder über	unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleich- wertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungs- systeme an der (den) Antriebs- achse(n)
<i>2 + 1 Achsen</i>			
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
<i>2 + 2 Achsen</i>			
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
<i>2 + 3 Achsen</i>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<i>3 + 2 Achsen</i>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<i>3 + 3 Achsen</i>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29).