



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die
Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich
bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern**

{SWD(2017) 180}

{SWD(2017) 181}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Ein effizientes und zuverlässiges Verkehrssystem ist unerlässlich für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und ein Schlüsselsektor der Wirtschaft. Der Straßenverkehr spielt im Binnenverkehrssystem die wichtigste Rolle, birgt aber gleichzeitig eine Reihe von sozioökonomischen und ökologischen Herausforderungen (z. B. in Bezug auf Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus). Entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren können eine wichtige Rolle bei der Schaffung von Anreizen für einen saubereren, effizienteren Verkehrsbetrieb spielen, und ihre kohärente Gestaltung ist von entscheidender Bedeutung, um eine faire Behandlung der Verkehrsteilnehmer und eine nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur zu gewährleisten.

Die Richtlinie 1999/62/EG¹ (die sogenannte „Eurovignetten-Richtlinie“) enthält einen detaillierten Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeuge. Ziel der Richtlinie ist die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren. In der Richtlinie sind die für schwere Nutzfahrzeuge geltenden Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuern festgelegt sowie ausführliche Vorschriften für die Erhebung von Infrastrukturgebühren, darunter auch die Differenzierung von Gebühren nach der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen.

Die jährlichen Kraftfahrzeugsteuern sind ihrer Art nach Zahlungen im Zusammenhang mit der Tatsache, dass das Fahrzeug innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf den Steuerpflichtigen zugelassen ist, und als solche nicht Ausdruck einer besonderen Nutzung von Infrastruktur. Daher sind die Kraftfahrzeugsteuern kein wirksamer Anreiz für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder zur Staureduzierung. Mautgebühren stehen dagegen in einem direkten Zusammenhang mit der Straßenbenutzung und sind erheblich besser geeignet, um diese Ziele zu erreichen.

Die Kraftfahrzeugsteuern sind Kosten, die bisher von der Wirtschaft in jedem Fall zu tragen waren, auch wenn von den Mitgliedstaaten Mautgebühren erhoben wurden. Daher können die Kraftfahrzeugsteuern ein Hindernis für die Einführung von Mautgebühren darstellen.

Aus diesem Grund sollte den Mitgliedstaaten ein größerer Spielraum zur Senkung der Kraftfahrzeugsteuern insbesondere durch eine Verringerung der in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestsätze eingeräumt werden. Zur Minimierung der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten sollte eine solche Verringerung schrittweise erfolgen.

Die Initiative trägt durch die Verringerung des Aufwands im Zusammenhang mit den Mindestsätzen der Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen zu dem Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) bei.

¹ 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).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag wird zusammen mit einem anderen Vorschlag vorgelegt, mit dem die Mängel des Kapitels III „Maut- und Benutzungsgebühren“ der Richtlinie 1999/62/EG behoben werden sollen, um bestimmte Ziele dieser Richtlinie besser zu erreichen. Mit dem letztgenannten Vorschlag wird insbesondere die Anwendung von Mautgebühren gefördert, d. h. eine Form von Straßenbenutzungsgebühren im Zusammenhang mit der zurückgelegten Wegstrecke.

Dasselbe Grundziel liegt auch dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung von Kapitel II der Richtlinie bezüglich der Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen zugrunde. Die vorgeschlagene Änderung besteht in einer schrittweisen Verringerung der Mindeststeuersätze bis auf null, und zwar in fünf Schritten über fünf aufeinanderfolgende Jahre und jeweils um 20 % der derzeit geltenden Mindestsätze. Damit soll ein Anreiz für eine Umstellung auf entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren, d. h. die Anwendung von Mautgebühren, geschaffen werden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Initiative ist Teil der Bemühungen der Kommission zur Schaffung einer Energieunion und einer Reihe von Vorschlägen für einen emissionsarmen Verkehr², zu denen auch die Überarbeitung der CO₂-Emissionsverordnungen für Personenkraftwagen und Kleintransporter, Vorschläge für die Zulassung und Überwachung von/Berichterstattung über CO₂-Emissionen von Lastkraftwagen und Bussen sowie damit verbundene Initiativen im Straßenverkehrsbereich gehören, insbesondere die Überarbeitung der Rechtsvorschriften zu den interoperablen elektronischen Mautdiensten und der Binnenmarktvorschriften für den Güterkraft- und den Kraftomnibusverkehr.

Die vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Zielen des Weißbuchs Verkehr³ aus dem Jahr 2011 im Einklang, in dem für den Übergang zur vollen Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“) aufgerufen wird, um eine nachhaltigere Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung zu gewährleisten.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlagen der Richtlinie 1999/62/EG sind die Artikel 71 und 93 EG-Vertrag (jetzt Artikel 91 und 113).

Die von diesem Vorschlag betroffenen Bestimmungen der Richtlinie beziehen sich auf die Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen, einen Bereich, auf den Artikel 113 AEUV anwendbar ist.

Änderungen anderer Vorschriften der Richtlinie fallen unter Artikel 91 Absatz 1 AEUV und sind Gegenstand des oben genannten gesonderten Vorschlags.

² COM(2016) 501 final: Eine Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität

³ KOM(2011) 144 endg.: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Für Regelungen im Verkehrsbereich teilt die EU gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV die Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten, für den Binnenmarkt erfolgt die Teilung der Zuständigkeit gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a. Die schrittweise Verringerung der bestehenden Mindestsätze durch die Union kann nur von der Union selbst durchgeführt werden.

Ohne ein Eingreifen der EU wären die Mitgliedstaaten weiterhin verpflichtet, die Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuern selbst dann anzuwenden, wenn sie ein geeigneteres, unmittelbar mit der Infrastrukturnutzung verbundenes Instrument zur Deckung der Infrastrukturkosten eingeführt haben oder einzuführen beabsichtigen. Diese Verpflichtung würde sie daran hindern, durch eine Verringerung der Kraftfahrzeugsteuern für den Güterkraftverkehr einen Ausgleich für die potenziell höheren Kosten für Lastkraftwagen im Zusammenhang mit der Einführung eines solchen Instruments vorzusehen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Maßnahme trägt lediglich zur Verwirklichung der angestrebten Ziele, insbesondere einer einheitlichen Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips, bei und geht nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Die angestrebte Änderung des Kapitels II ist erforderlich, damit die Mitgliedstaaten die Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen schrittweise verringern können.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt grundsätzlich die gleiche Form haben.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Kommission hat ihre Bewertung der Richtlinie 1999/62/EG im Jahr 2013 veröffentlicht⁴. Eine externe Bewertung der Umsetzung und der Auswirkungen der Erhebung von Infrastrukturentgelten durch die EU seit 1995 („Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“)⁵ wurde im Januar 2014 veröffentlicht. Bei diesen Bewertungen wurden im geltenden Rechtsrahmen verschiedene Probleme im Zusammenhang mit den Straßenbenutzungsgebühren für Lastkraftwagen festgestellt. All diese Probleme werden in einem Parallelvorschlag zur Änderung des Kapitels III der Richtlinie behandelt; der Schwerpunkt der vorliegenden Initiative liegt dagegen ausschließlich auf der Erleichterung der Anwendung entfernungsabhängiger Gebühren.

Wenngleich 24 Mitgliedstaaten die eine oder andere Art von Straßenbenutzungsgebühren eingeführt haben und sich ein Trend zu einer entfernungsabhängigen Mauterhebung im gesamten Straßennetz verzeichnen lässt, verläuft diese Umstellung in der Union bisher nur langsam und nach wie vor uneinheitlich. Die Bewertung ergab große Unterschiede bei den

⁴ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (Ex-Post-Bewertung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, in der geänderten Fassung), SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

nationalen Regelungen für Straßenbenutzungsgebühren und führte zu dem Schluss, dass die mangelnde Harmonisierung der Art der erhobenen Gebühren (Vignetten oder entfernungsabhängige Mautgebühren) und der Art der zur Gebührenerhebung eingesetzten Technologien sowohl für die Behörden als auch die Nutzer einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten verursacht.

Im Jahr 2013 veröffentlichte die Kommission eine Zusammenfassung der Maßnahmen, darunter auch Kraftfahrzeugsteuern, zur Internalisierung bzw. Verringerung der externen Auswirkungen des Verkehrs⁶.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Konsultation der Interessenträger erfüllte die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Es wurden offene und gezielte Konsultationsmethoden und verschiedene Konsultationsinstrumente eingesetzt.

1. Über die Website „Ihre Stimme in Europa“ wurde eine zwölfwöchige öffentliche Online-Konsultation auf der Grundlage von Fragebögen organisiert.

Die öffentliche Konsultation lief vom 8. Juli bis zum 5. Oktober, wobei auch noch spätere Beiträge akzeptiert wurden. Die Fragebögen wurden auf Grundlage der bei der Bewertung festgestellten Probleme entworfen und enthielten auch Fragen zur Fairness von Straßenbenutzungsgebühren (Steuern und Gebühren).

Bei der Kommission gingen 135 Antworten auf die Fragebögen sowie 48 zusätzliche Unterlagen ein. Geantwortet hatten die verschiedensten Interessengruppen, darunter Verkehrsunternehmen (42 %), Verbraucher/Bürger (14 %), Behörden (13 %), das Baugewerbe (7 %), Verkehrsverbände (4 %) und Mautdienstleister/Mautsystemanbieter (4 %).

2. Während der gesamten Folgenabschätzung fanden gezielte Konsultationen mit bestimmten Interessenträgern und Fachleuten statt, die Folgendes umfassten:

- a) eine Reihe thematischer Seminare mit Interessenträgern und Mitgliedstaaten, die von der Kommission im September und Oktober 2015 organisiert wurden;
- b) eine Konferenz zu den Straßenverkehrsinitiativen am 19. April 2016;
- c) 21 Gespräche mit anhand bestimmter Datenanforderungen ausgewählten Interessenträgern, die von dem die Begleitstudie zur Folgenabschätzung vorbereitenden Auftragnehmer geführt wurden.

Zusammenfassung der Beiträge und der Nutzung der Ergebnisse

Die Mehrheit der Konsultationsteilnehmer war der Ansicht, dass verschiedene Steuer- und Gebührensysteme zu Marktverzerrungen führen können, und befürwortete daher die Harmonisierung innerhalb der EU.

⁶ SWD(2013) 269 final, Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC.

Einige Interessenträger äußerten die Auffassung, dass die Erhebung von Kraftfahrzeugsteuern auf der einen und von Straßenbenutzungsgebühren auf der anderen Seite eine doppelte Belastung darstelle. Die Interessenträger vertraten die Ansicht, dass eine EU-weite Harmonisierung der Vorschriften über die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren eine ideale Lösung wäre, da sie einen fairen Wettbewerb schaffen würde, anstatt Unternehmen in Ländern mit niedrigeren Steuern zu begünstigen.

Viele der befragten Interessenträger betonten ferner, dass etwaige Kostensteigerungen infolge höherer Zahlungen für die Straßenbenutzung durch Ermäßigungen bei anderen verkehrsbezogenen Steuern ausgeglichen werden sollten.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Problemstellung beruhte auf Bewertungen, für die teilweise externes Expertenwissen genutzt wurde (Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport⁷), ergänzt durch zusätzliche Untersuchungen.

Darüber hinaus wurde 2012 eine Studie über Maßnahmen zur Internalisierung externer Kosten des Verkehrs durchgeführt⁸.

Ein externer Auftragnehmer erstellte eine unterstützende Studie für die Folgenabschätzung⁹, die im April 2017 fertiggestellt wurde.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Die Anmerkungen wurden in der überarbeiteten Folgenabschätzung berücksichtigt, wobei die Anpassungen in Anhang I des Berichts über die Folgenabschätzung erläutert sind. Betrachtet wurden vier Politikoptionen, die ein zunehmendes Maß an regulatorischem Eingreifen widerspiegeln, wobei die folgenden Optionen (von PO1 bis PO4) jeweils aufeinander aufbauen. Die steuerbezogenen Maßnahmen wurden zusammen mit den die Straßenbenutzungsgebühren betreffenden Maßnahmen analysiert.

Die erste Politikoption (PO1) sieht zur Lösung aller festgestellten Probleme unter anderem Änderungen der Rechtsvorschriften vor, mit denen lediglich einige wenige Bestimmungen der Richtlinie aktualisiert würden, sowie die Ausdehnung ihres Anwendungsbereichs auf Kraftomnibusse (Stadt- und Reisebusse) sowie Kleintransporter, Kleinbusse und Personenkraftwagen. Die Änderungen betreffen die Aktualisierung der Anforderungen des Kapitels III der Richtlinie (Maut- und Benutzungsgebühren). Kapitel II wäre nicht betroffen.

Die zweite Politikoption (PO2) beinhaltet die schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge unter dem Gesichtspunkt der Bewältigung der Probleme

⁷ Ricardo-AEA et al (2014): „Update of the Handbook on External Costs of Transport“ (Aktualisierung des Handbuchs zu den externen Kosten des Verkehrs): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁸ CE Delft et al. (2012): „An inventory of measures for internalising external costs in transport“ (Eine Bestandsaufnahme der Maßnahmen zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁹ Ricardo et al. (2017): „Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC“ (Unterstützende Studie für die Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie 1999/62/EG).

im Zusammenhang mit den CO₂- und Schadstoffemissionen durch eine breitere Anwendung entfernungsabhängiger Gebühren.

Die dritte Politikoption (PO3, mit den Varianten a und b) enthält zusätzliche Maßnahmen für leichte Fahrzeuge, und zwar zur Stauminderung im Fernverkehr (PO3a und PO3b) und zur Verringerung der CO₂- und Schadstoffemissionen aller Fahrzeuge (nur PO3b).

Die vierte Politikoption (PO4) schließlich würde die Erhebung von Gebühren für externe Kosten für schwere Nutzfahrzeuge verbindlich vorschreiben und für alle Fahrzeuge schrittweise die Möglichkeit abschaffen, auf eine zeitabhängige Gebührenerhebung zurückzugreifen, sodass nur noch eine entfernungsabhängige Gebührenerhebung möglich wäre.

Die zweite, die dritte und die vierte Option beinhalteten außerdem die Möglichkeit zur Senkung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen unter die geltenden in der Richtlinie festgelegten Mindestsätze, für den Fall, dass in dem betreffenden Mitgliedstaat für Lastkraftwagen entfernungsabhängige Gebühren erhoben werden. Die Folgenabschätzung ergab, dass in Abhängigkeit von den Entscheidungen, die die Mitgliedstaaten auch in Bezug auf die Einführung entfernungsabhängiger Straßenbenutzungsgebühren getroffen haben, die Verkehrsunternehmer durch die Möglichkeit einer Senkung der Kraftfahrzeugsteuer um etwa 2 Mrd. EUR entlastet werden könnten (im Vergleich zu etwa 3 Mrd. EUR derzeit gezahlten Steuern für Lastkraftwagen).

Ausgehend von der Ablösung derzeit bestehender zeitabhängiger Gebührensysteme durch entfernungsabhängige Systeme in PO2 bis PO4 (mit der Alternative für die Mitgliedstaaten, auf Gebühren ganz zu verzichten) hat die Folgenabschätzung eindeutig ergeben, dass die PO4 zwar am wirksamsten wäre, aber auch die höchsten Kosten verursachen würde. Die PO1 würde zwar praktisch keine Kosten verursachen, könnte aber auch nur in geringem Maße zur Verwirklichung der Ziele beitragen. PO2 und PO3 sind hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Auswirkungen ausgewogener und würden das Erreichen der angestrebten Ergebnisse zu vertretbaren Kosten ermöglichen.

In der Folgenabschätzung wird die Option PO3b, die eine Differenzierung der Gebühren für leichte Nutzfahrzeuge nach deren CO₂- und Schadstoffemissionen vorsieht, als die bevorzugte Variante herausgearbeitet, die möglicherweise durch eine Vorgabe bezüglich der Gebührenerhebung für externe Kosten bei schweren Nutzfahrzeugen zumindest in Teilen des Netzes und eine schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Gebühren für leichte Nutzfahrzeuge über einen hinreichend langen Zeitraum ergänzt werden könnte. Diese Maßnahmen sind in den vorliegenden Vorschlag aufgenommen worden, der somit zwischen den Optionen PO3b und PO4, aber näher bei PO4 liegt.

Die Optionen PO3b und PO4 würden gegenüber dem Basisszenario die Staukosten bis 2030 um 2,5-6 % oder 9-22 Mrd. EUR verringern, zusätzliche Mauteinnahmen in Höhe von 10-63 Mrd. EUR pro Jahr erbringen und die Straßenbauinvestitionen um 25-260 % steigern helfen.

Sie würden eine deutliche mengenmäßige Senkung der straßenverkehrsbedingten CO₂-, NO_x- und Feinstaubemissionen bewirken. Dies würde sich – proportional zur Verringerung der Luftverschmutzung– positiv auf die öffentliche Gesundheit auswirken und in den Bereichen Luftverschmutzung und Unfälle bis 2030 zu Kosteneinsparungen in Höhe von 370 Mio. EUR bis 1,56 Mrd. EUR (in Gegenwartswerten) führen.

Die Optionen PO3b und PO4 würden zwischen 62 000 und 152 000 neue Arbeitsplätze entstehen lassen, wenn nur 30 % der zusätzlichen Mauteinnahmen wieder in die Straßeninstandhaltung investiert würden. Darüber hinaus würden alle Optionen durch eine Halbierung der Preise von Kurzzeitvignetten zur Gleichbehandlung der EU-Bürger beitragen.

Durch die Optionen PO3a und PO3b würden die Kosten der Güterbeförderung um 1,1 % steigen, wohingegen die Kosten der Personenbeförderung unverändert blieben. Bei der Option PO4 könnten die Personen- und Güterverkehrskosten um bis zu 1,3-2,0 % steigen, je nachdem ob die Mitgliedstaaten (auch jene, die gegenwärtig auf bestimmte Fahrzeugklassen keine Gebühren erheben) tatsächlich entfernungsabhängige Gebühren einführen. Die Behörden hätten die Kosten der Einführung neuer Mautsysteme bzw. der Erweiterung bestehender Systeme zu tragen, die sich für alle betroffenen Mitgliedstaaten bis 2030 insgesamt auf 2-3,7 Mrd. EUR belaufen würden. Eine Ausweitung der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren auf neue Teile des Straßennetzes und neue Benutzergruppen würde für die Verkehrsteilnehmer ab 2025 einen Anstieg der jährlichen Einhaltungskosten um 198 Mio.-850 Mio. EUR nach sich ziehen.

Die Auswirkungen auf KMU und den gesamten Güterkraftverkehrssektor wären begrenzt, weil Straßenbenutzungsgebühren nur einen kleinen prozentualen Anteil der gesamten Beförderungskosten ausmachen. Kostensteigerungen würden entweder auf die Kunden abgewälzt oder könnten durch Steuererleichterungen ausgeglichen werden, die infolge der Änderung des Kapitels II der Richtlinie ermöglicht würden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag gäbe den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die jährlichen Steuern für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über zwölf Tonnen schrittweise zu senken. Durch diese Änderung könnte in Verbindung mit der vorgeschlagenen schrittweisen Abschaffung zeitabhängiger Gebühren der reibungslose Übergang von einem System der Pauschalsteuern und -gebühren zu einem progressiveren, angemessenen und anpassungsfähigen System nutzungsbasierter Gebühren gewährleistet werden.

Die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer, die Verkehrsunternehmer, die alle KMU und in den meisten Fällen Kleinstunternehmen sind, für die Benutzung von Lastkraftwagen entrichten, könnte als Ausgleich für die im Zusammenhang mit der Anwendung entfernungsabhängiger Systeme potenziell steigenden Straßenbenutzungsgebühren dienen.

Die Initiative könnte einige positive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Güterkraftverkehrsbranche haben, da sich in den Mitgliedstaaten, die eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer beschließen, die Gesamtbetriebskosten der Unternehmen verringern werden. Beschließt ein Mitgliedstaat nach einer Übergangszeit, die Steuer auf 0 EUR zu senken, würde dies auch den Regelungs- und Verwaltungsaufwand verringern.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Im Folgenabschätzungsbericht werden sieben Kernindikatoren aufgeführt, anhand derer die Fortschritte bei der Erreichung der wichtigsten politischen Ziele überwacht werden sollen: Entwicklung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen; Zustand der bemauteuten Straßenverkehrsinfrastrukturen; Verhältnismäßigkeit und Anlastung der gesellschaftlichen Kosten durch Straßenbenutzungsgebühren; Niveau der Staubbildung im Fernstraßennetz in der EU.

Zur Beurteilung der Folgen der Rechtsvorschriften wäre es nötig, eine sorgfältige Bewertung durchzuführen, sobald alle Änderungen wirksam geworden sind. Der geeignete Zeitrahmen für eine solche Bewertung wäre fünf Jahre, nachdem der neue Rahmen in seiner Gesamtheit anwendbar geworden ist. Die Auswirkungen von Zwischenschritten könnten früher bewertet werden.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Angesichts des Umfangs des Vorschlags und der Tatsache, dass er lediglich eine Änderung der Richtlinie 1999/62/EG betrifft, die in allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt worden ist, erscheint es nicht gerechtfertigt oder verhältnismäßig, erläuternde Dokumente zu verlangen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag sieht Folgendes vor:

Kapitel II – Titel

Der Titel des Kapitels II wird angepasst, um deutlich zu machen, dass die Bestimmungen des Kapitels nach der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie im Zuge der parallel erfolgenden Änderung der anderen Bestimmungen der Richtlinie nur Lastkraftwagen betreffen.

Artikel 3 – Anwendungsbereich der Kraftfahrzeugsteuern

Der Absatz 1 erster Satz wird geändert, um korrekt auf Artikel 1 Buchstabe a der hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs geänderten Richtlinie zu verweisen.

Anhang I

Es wird vorgeschlagen, den Anhang I in eine Reihe aufeinanderfolgender Tabellen zu unterteilen, um die schrittweise Senkung der Mindestsätze über fünf Jahre darzustellen. Die erste Tabelle entspricht dem derzeitigen Anhang I, wohingegen die fünf anderen Tabellen gegebenenfalls¹⁰ entsprechende, gegenüber den derzeitigen Sätzen jeweils um 20 % verringerte Sätze enthalten.

¹⁰ Selbstverständlich wird nicht vorgeschlagen, Mindestsätze von derzeit 0 EUR zu ändern.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 113,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,

gemäß einem besonderen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011¹³ legte die Kommission das Ziel fest, zur vollen Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“) überzugehen, Einnahmen zu erzielen und die Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen zu sichern.
- (2) Die jährlichen Kraftfahrzeugsteuern sind ihrer Art nach Zwangsabgaben im Zusammenhang mit der Tatsache, dass das Fahrzeug innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf den Steuerpflichtigen zugelassen ist, und als solche nicht Ausdruck einer besonderen Nutzung von Infrastruktur. Daher sind die Kraftfahrzeugsteuern kein wirksamer Anreiz für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder zur Staureduzierung.
- (3) Da Mautgebühren in einem direkten Zusammenhang mit der Straßenbenutzung stehen, sind sie erheblich besser geeignet, um diese Ziele zu erreichen. Gemäß Artikel 7k der Richtlinie 1999/62/EG können Mitgliedstaaten, die Mautgebühren einführen, für nationale Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich vorsehen.
- (4) Die Kraftfahrzeugsteuern sind Kosten, die bisher von der Wirtschaft in jedem Fall zu tragen waren, auch wenn von den Mitgliedstaaten Mautgebühren erhoben wurden. Daher können die Kraftfahrzeugsteuern ein Hindernis für die Einführung von Mautgebühren darstellen.
- (5) Aus diesem Grund sollte den Mitgliedstaaten ein größerer Spielraum zur Senkung der Kraftfahrzeugsteuern insbesondere durch eine Verringerung der in der

¹¹ ABl. C vom , S. .

¹² ABl. C vom , S. .

¹³ Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144 endg).

Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestsätze eingeräumt werden. Zur Minimierung der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten sollte eine solche Verringerung schrittweise erfolgen.

(6) Die Richtlinie 1999/62/EG sollte daher entsprechend geändert werden —
HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 1999/62/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:
„Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen“;
- (2) in Artikel 3 Absatz 1 erhält die Einleitung folgende Fassung:
„Kraftfahrzeugsteuern im Sinne des Artikels 1 Buchstabe a sind folgende Steuern.“;
- (3) Anhang I wird entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.
Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 276 final

ANNEX 1

ANHANG

des

Vorschlags für eine RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die
Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich
bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ANHANG

des

Vorschlags für eine RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern

Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Tabelle A: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN BIS ZUM 31. DEZEMBER [...]“ [bitte Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen];

b) folgende Tabellen werden hinzugefügt:

„TABELLE B: **KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR [...]** [BITTE DAS JAHR NACH DEM JAHR DES INKRAFTTRETENS DIESER RICHTLINIE EINFÜGEN]

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	25
13	14	25	69
14	15	69	97

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).

15	18	97	219
3 Achsen			
15	17	25	43
17	19	43	89
19	21	89	115
21	23	115	178
23	25	178	276
25	26	178	276
4 Achsen			
23	25	115	117
25	27	117	182
27	29	182	290
29	31	290	430
31	32	290	430

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 ² an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)
2 + 1 Achsen			
12	14	0	0

² 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).

14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	26
20	22	26	60
22	23	60	78
23	25	78	140
25	28	140	246
2 + 2 Achsen			
23	25	24	56
25	26	56	92
26	28	92	135
28	29	135	163
29	31	163	268
31	33	268	372
33	36	372	565
36	38	372	565
2 + 3 Achsen			
36	38	296	412
38	40	412	560
3 + 2 Achsen			
36	38	262	363
38	40	363	502
40	44	502	743
3 + 3 Achsen			
36	38	149	180
38	40	180	269
40	44	269	428

**TABELLE C: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR
LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR [...] [BITTE DAS ZWEITE JAHR NACH DEM
JAHR DES INKRAFTTRETENS DIESER RICHTLINIE EINFÜGEN]**

Kraftfahrzeuge			
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ³ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)
2 Achsen			
12	13	0	19
13	14	19	52
14	15	52	73
15	18	73	164
3 Achsen			
15	17	19	32
17	19	32	67
19	21	67	86
21	23	86	133
23	25	133	207
25	26	133	207
4 Achsen			
23	25	86	88

³ 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).

25	27	88	137
27	29	137	217
29	31	217	322
31	32	217	322

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 ⁴ 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	0
18	20	0	19
20	22	19	45
22	23	45	58
23	25	58	105
25	28	105	184
2 + 2 Achsen			
23	25	18	42
25	26	42	69

⁴ 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).

26	28	69	101
28	29	101	122
29	31	122	201
31	33	201	279
33	36	279	424
36	38	279	424
2 + 3 Achsen			
36	38	222	309
38	40	309	420
3 + 2 Achsen			
36	38	196	272
38	40	272	377
40	44	377	557
3 + 3 Achsen			
36	38	112	135
38	40	135	202
40	44	202	321

**TABELLE D: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR
LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR [...] [BITTE DAS DRITTE JAHR NACH DEM
JAHR DES INKRAFTTRETENS DIESER RICHTLINIE EINFÜGEN]**

Kraftfahrzeuge			
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁵ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)
2 Achsen			
12	13	0	12
13	14	12	34
14	15	34	48
15	18	48	110
3 Achsen			
15	17	12	22
17	19	22	44
19	21	44	58
21	23	58	89
23	25	89	138
25	26	89	138
4 Achsen			
23	25	58	58
25	27	58	91
27	29	91	145

⁵ 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).

29	31	145	215
31	32	145	215

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 ⁶ 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	0
18	20	0	13
20	22	13	30
22	23	30	39
23	25	39	70
25	28	70	123
2 + 2 Achsen			
23	25	12	28
25	26	28	46
26	28	46	68
28	29	68	82

⁶ 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).

29	31	82	134
31	33	134	186
33	36	186	282
36	38	186	282
2 + 3 Achsen			
36	38	148	206
38	40	206	280
3 + 2 Achsen			
36	38	131	182
38	40	182	251
40	44	251	372
3 + 3 Achsen			
36	38	74	90
38	40	90	134
40	44	134	214

**TABELLE E: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR
LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR [...] [BITTE DAS VIERTE JAHR NACH DEM
JAHR DES INKRAFTTRETENS DIESER RICHTLINIE EINFÜGEN]**

Kraftfahrzeuge			
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁷ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)
2 Achsen			
12	13	0	0
13	14	0	17
14	15	17	24
15	18	24	55
3 Achsen			
15	17	0	0
17	19	0	22
19	21	22	29
21	23	29	44
23	25	44	69
25	26	44	69
4 Achsen			
23	25	29	29
25	27	29	46
27	29	46	72

⁷ 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).

29	31	72	107
31	32	72	107

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 ⁸ 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	0
18	20	0	0
20	22	0	15
22	23	15	19
23	25	19	35
25	28	35	61
2 + 2 Achsen			
23	25	0	14
25	26	14	23
26	28	23	34
28	29	34	41

⁸ 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).

29	31	41	67
31	33	67	93
33	36	93	141
36	38	93	141
2 + 3 Achsen			
36	38	74	103
38	40	103	140
3 + 2 Achsen			
36	38	65	91
38	40	91	126
40	44	126	186
3 + 3 Achsen			
36	38	37	45
38	40	45	67
40	44	67	107

**TABELLE F: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR
LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR [...] [BITTE DAS FÜNFTJE JAHR NACH DEM
JAHR DES INKRAFTTRETENS DIESER RICHTLINIE EINFÜGEN]**

Kraftfahrzeuge			
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁹ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)
2 Achsen			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
3 Achsen			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0
4 Achsen			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0

⁹ 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).

29	31	0	0
31	32	0	0

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 ¹⁰ 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	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 Achsen			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0

¹⁰ 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).

29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0
2 + 3 Achsen			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 Achsen			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 Achsen			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

“