

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes **zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994** **über die Erhebung von Gebühren** **für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen**

A. Zielsetzung

Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für eine Gebührenerhebung von schweren Nutzfahrzeugen auf Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland ab 1. Januar 1995 im Regionalverbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark.

B. Lösung

Zustimmung zu dem von der Bundesregierung am 9. Februar 1994 in Brüssel unterzeichneten Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen und Anordnung der Gebührenpflicht für die Benutzung sämtlicher Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993. Die Verwaltung des Gebühreneinzugs und die Kontrolle obliegen im Geltungsbereich dieses Gesetzes in erster Linie dem Bundesamt für Güterverkehr. Das Gebührenaufkommen steht dem Bund zu.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Das Gesetz wird im Rahmen des Bundeshaushalts kostenwirksam im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr, wo für den notwendig werdenden Organisationsaufbau eines Systems zur Verwaltung, Überwachung und Kontrolle der Gebührenerhebung für das Haushaltsjahr 1994 knapp 10 Mio. DM erwartet werden. Die Gesamtkosten werden im Haushaltsjahr 1995 auf rd. 58 Mio. DM geschätzt. In den Haushaltsjahren 1996 und 1997 werden diese sich voraussichtlich auf jeweils 50 Mio. DM belaufen. Die Einnahmen des Bundes aus dem Gebührenaufkommen werden im Haushaltsjahr 1994 auf ca. 10 Mio. DM

und ab 1995 auf rund 700 Mio. DM pro Haushaltsjahr geschätzt. Die Ausgaben sind im Bundeshaushalt – Einzelplan 12 – zusätzlich zu veranschlagen.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände werden kaum Auswirkungen aufgrund dieses Gesetzes erwartet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 920 00 – Au 10/94

Bonn, den 14. April 1994

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 667. Sitzung am 18. März 1994 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf

Gesetz
zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994
über die Erhebung von Gebühren
für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

Vom

1994

Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Zustimmung zum Übereinkommen**

Dem in Brüssel am 9. Februar 1994 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht. Die Bestimmungen des Übereinkommens finden ab 1. Januar 1995 Anwendung.

Artikel 2

Gesetz
zur Durchführung des Übereinkommens
vom 9. Februar 1994
über die Erhebung von Gebühren
für die Benutzung bestimmter Straßen
mit schweren Nutzfahrzeugen
(Autobahnbenutzungsgebührengesetz
für schwere Nutzfahrzeuge – ABBG)

§ 1**Autobahnbenutzungsgebühr**

(1) Im Geltungsbereich dieses Gesetzes wird nach diesem Übereinkommen für die Benutzung von Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 279 S. 32) eine Gebühr erhoben.

(2) Hiervon ausgenommen sind folgende Bundesautobahnabschnitte:

1. Die Bundesautobahn A 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zum Autobahndreieck Saarbrücken in beiden Fahrtrichtungen.
2. Die Bundesautobahn A 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlußstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht nach Artikel 3 Abs. 2 des Über-

einkommens über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 9. Februar 1994 (einsetzen: Fundstelle des Übereinkommens) und unter den dort genannten Voraussetzungen auf andere genau bezeichnete Abschnitte von Bundesfernstraßen auszudehnen. In diesem Fall ist auf die Gebührenpflichtigkeit dieser Straßenabschnitte in geeigneter Weise hinzuweisen.

§ 2**Gebührenerichtung**

(1) Die Gebühren nach dem Übereinkommen sind an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten.

(2) Verpflichtet sich ein Dritter zur Entrichtung der Gebühr und stellt er hierüber dem Gebührenschuldner eine Bescheinigung aus, so kann das Bundesamt für Güterverkehr diese Bescheinigung der Bescheinigung nach Art. 9 des Übereinkommens gleichstellen. Die Entscheidung ist im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

§ 3**Kontrolle**

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Daneben überwachen auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben die Grenzpolizeidienststellen und die Polizei der Länder die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Die mit der Kontrolle Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr sind Vollzugsbeamte im Sinne des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang durch Vollzugsbeamte des Bundes.

(2) Die Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr und der Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen können Kraftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zum Zwecke der Kontrolle anhalten. Die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen sind zu befolgen. Dies entbindet den Verkehrsteilnehmer nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(3) Der Fahrzeugführer hat der zur Kontrolle befugten Person die Bescheinigung nach Artikel 9 des Übereinkommens, den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis zur Prüfung auszuhändigen. Er hat Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Kontrolle von Bedeutung sind.

(4) Die Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr sind berechtigt, die Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle zu erheben. Auch die Beauftragten der Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen sind berechtigt, die Gebühr für die Weiterfahrt am

Ort der Kontrolle zu erheben. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Gebühr untersagen, wenn die Gebühr trotz Aufforderung am Ort der Kontrolle nicht entrichtet wird und Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Gebühr bestehen.

§ 4

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. a) als Fahrzeugführer eine Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 oder einer Rechtsverordnung nach § 1 Abs. 3 mit einem Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 1 benutzt oder
- b) als Halter des Motorfahrzeuges oder als Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeuges bestimmt, oder als Eigentümer des Motorfahrzeuges eine solche Benutzung anordnet oder zuläßt,

obwohl die nach diesem Gesetz geschuldete Gebühr nicht entrichtet und nicht gestundet worden ist,

2. als Fahrzeugführer entgegen § 3 Abs. 2 Satz 2 ein Zeichen oder eine Weisung einer zur Kontrolle befugten Person nicht befolgt oder
3. a) als Fahrzeugführer entgegen Artikel 9 Abs. 3 des Übereinkommens die Bescheinigung nicht mitführt oder entgegen § 3 Abs. 3 Satz 1 einer zur Kontrolle befugten Person die dort genannten Dokumente nicht aushändigt oder
- b) als Halter des Motorfahrzeugs oder als Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, oder als Eigentümer des Motorfahrzeuges anordnet oder zuläßt, daß die Bescheinigung entgegen Artikel 9 Abs. 3 des Übereinkommens nicht mitgeführt wird oder die in § 3 Abs. 3 Satz 1 genannten Dokumente nicht ausgehändigt werden.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr.

§ 5

Register

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr führt ein Register über die abgeschlossenen Verfahren nach § 4 Abs. 1, soweit dies zur Erteilung von Auskünften für Zwecke der Verfolgung weiterer Ordnungswidrigkeiten nach § 4 Abs. 1 erforderlich ist.

(2) In dem Register sind zu speichern:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen, Name und Anschrift des Unternehmens,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit und die angewendeten Bußgeldvorschriften,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts der Rechtskraft,
5. die Höhe der Geldbuße.

(3) Auskünfte aus dem Register dürfen nur an die nach § 4 Abs. 3 für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 4 Abs. 1 zuständige Verwaltungsbehörde und Gerichte zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erteilt werden: Die übermittelten Daten dürfen nur zu dem Zweck verwendet werden, zu dessen Erfüllung sie übermittelt worden sind.

(4) Eine Eintragung wird zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides gelöscht.

§ 6

Gebührenaufkommen

Das Gebührenaufkommen steht dem Bund zu.

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

In § 35 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch das Gesetz vom 15. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2804) geändert worden ist, wird folgende Nummer 10 angefügt:

„10. zur Verfolgung von Ansprüchen nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz vom (einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes)“.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Artikel 1 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Im übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Januar 1995 in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 19 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und die Erzielung eines angemessenen Beitrages zu den Wegekosten für schwere Nutzfahrzeuge war Gegenstand jahrzehntelanger Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften.

Eine mit dem Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30. April 1990 versuchte nationale Lösung in diesem Be-

reich ist durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 19. Mai 1992 verhindert worden.

Nach abermaligen zähen und langwierigen Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften konnte sich der Rat der EG-Verkehrsminister auf seiner Sondertagung am 19. Juni 1993 schließlich auf ein System zur Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr in der Gemeinschaft politisch einigen. Für die

Bundesrepublik Deutschland war es dabei von besonderer Bedeutung, daß es nunmehr ohne EG-rechtliches Risiko möglich wurde, die Kfz-Steuern für Lkw oberhalb eines vorgesehenen Mindestsatzes zu verändern. Gleichzeitig wurde die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen eines Regionalverbundes mit den Benelux-Staaten und Dänemark eine zeitbezogene Autobahngebühr für schwere deutsche und ausländische Nutzfahrzeuge einzuführen.

Das von der Bundesregierung am 9. Februar 1994 in Brüssel gezeichnete Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen setzt die am 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebene gemeinsame Erklärung um, die die Verkehrsminister Belgiens, Dänemarks, Luxemburgs, der Niederlande und Deutschlands über ein gemeinsames Benutzungsgebührensysteem für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, abgegeben haben. Dabei bewegt sich dieses Übereinkommen im Rahmen der vom Rat der Europäischen Gemeinschaften am 25. Oktober 1993 verabschiedeten Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und macht von der hierin vorgesehenen Möglichkeit der Erhebung von Benutzungsgebühren im Verbund Gebrauch.

Dieses innerhalb kürzester Zeit zustandegekommene Übereinkommen stellt für alle Vertragsparteien und damit auch für die Bundesrepublik Deutschland ein neues Instrument zur Erhebung zeitabhängiger Gebühren im Verbund und damit einen Einstieg in eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Bereich des Schwerlastverkehrs dar. In diesem Sinne besitzt dieses Übereinkommen einen übergangsweisen Charakter, bis die technischen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, um ein generelles, entfernungsabhängiges, elektronisches Gebührensystem einführen zu können. Dementsprechend ist nach dem Übereinkommen jedem Unterzeichnerstaat freigestellt, nach dem 1. Januar 1998 ein derartiges generelles, entfernungsabhängiges und elektronisches Gebührensystem einzuführen, das dann durch seine Streckenbezogenheit noch stärker nutzungsabhängig sein wird und zu einer noch konsequenteren Umsetzung des Verursacherprinzips im Bereich des Straßenverkehrs führen wird. Den Kernbereich des Übereinkommens bilden dabei im wesentlichen folgende Regelungen:

- Die Vertragsparteien werden eine gemeinsame Autobahngebühr auf ihrem Hoheitsgebiet für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 t haben, erheben. Jede Vertragspartei kann dabei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge die Gebührenpflicht über die Autobahnen hinaus auf das gesamte Straßennetz ausdehnen.
 - Es wird Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresgebühren geben. Es ist zulässig, daß eine Vertragspartei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erhebt.
 - Die Gebühr wird einschließlich der Verwaltungskosten für Kraftfahrzeuge mit bis zu 3 Achsen bzw. 4 oder mehr Achsen für ein Jahr 750 ECU bzw. 1250 ECU, für einen Monat 75 ECU bzw. 125 ECU, für eine Woche 20 ECU bzw. 33 ECU betragen. Die Gebühr für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.
 - Aus wirtschaftlichen, geographischen und politischen Gründen sind übergangsweise bis zum 31. Dezember 1996 bzw. 31. Dezember 1997 Ermäßigungen bei der Gebühr um die Hälfte für Kraftfahrzeuge vorgesehen, die in Irland und Portugal bzw. in Griechenland zugelassen sind.
 - Der Nachweis über die Entrichtung der Gebühr wird über eine entsprechende Bescheinigung erbracht.
 - Es ist vorgesehen, daß alle praktischen Fragen, wie z. B. die Organisation der Gebührenerhebung sowie die Möglichkeit der Gebührenerhebung bereits außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien, auf Verwaltungsebene geregelt werden.
- Im Übereinkommen werden im Rahmen der Inkrafttretensregelung durch die Möglichkeit der vorläufigen Anwendung des Übereinkommens Vorkehrungen getroffen, daß eine Gebührenerhebung in der Bundesrepublik Deutschland entsprechend diesem Übereinkommen ab 1. Januar 1995 verwirklicht werden kann.
- Mit dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen und dem Gesetz zur Durchführung dieses Übereinkommens (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABBG) werden die rechtlichen Voraussetzungen für eine Gebührenerhebung von schweren Nutzfahrzeugen auf Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland ab 1. Januar 1995 geschaffen.
- Das Durchführungsgesetz beschränkt sich dabei auf die notwendigsten nationalen Bestimmungen. Die hierfür notwendigen materiellen Regelungen werden in einem unter Artikel 2 zusammengefaßten Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABBG) getroffen.
- Die wichtigsten Regelungen sind dabei:
- Von der Gebührenpflicht wird die Benutzung sämtlicher Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 erfaßt. Kleine Abschnitte im deutsch-französischen Grenzraum sind ausgenommen.
 - Eine Verordnungsermächtigung erlaubt dem Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht, insbesondere aus Sicherheitsgründen, auch auf andere Abschnitte von Bundesfernstraßen auszudehnen, um gegebenenfalls unerwünschten Verkehrsverlagerungen zu begegnen.
 - Die Verwaltung des Gebühreneinzugs und die Kontrolle obliegt dem Bundesamt für Güterverkehr. Daneben sind in die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben die Grenzpolizeidienststellen und die Polizei der Länder eingebunden.
 - Die Nichtbeachtung der Vorschriften dieses Gesetzes kann mit einer Geldbuße bis zu 10 000 DM belegt wer-

den. Über abgeschlossene Bußgeldverfahren führt das Bundesamt für Güterverkehr ein Register.

- Das Gebührenaufkommen steht dem Bund zu.

Das Gesetz soll am 1. Januar 1995 in Kraft treten.

Kosten

Das Gesetz wird im wesentlichen in folgenden Bereichen kostenwirksam:

Dem Bund entstehen durch die Verwaltung und Überwachung der Gebühr sowie der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes Personal- und Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr. Um die Kosten für den Gebühreneinzug möglichst günstig und den Gebühreneinzug selbst möglichst kundennah zu gestalten, soll sich das Bundesamt für Güterverkehr privater Dienstleistungserbringer bedienen.

Für die im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben ebenfalls in die Kontrolle einbezogenen Dienststellen des Bundes und der Länder werden keine vermehrten Personal- und Sachkosten im Rahmen dieses Gesetzes erwartet.

Für den notwendig werdenden Aufbau der Organisation (Verwaltung, Überwachung und Kontrolle der Gebührenerhebung) werden im Haushaltsjahr 1994 im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr Kosten von knapp 10 Mio DM (Sach- und Investitionskosten) erwartet; für den Betrieb laufende Kosten (Personal-, Sach- und Investitionskosten) in 1995 in Höhe von ca. 33 Mio DM und 1996/97 von jeweils ca. 25 Mio DM. Die Ausgaben sind im Bundeshaushalt – Epl. 12 – zusätzlich zu veranschlagen.

Diesen Ausgaben steht ein Gebührenaufkommen von ca. 10 Mio DM im Haushaltsjahr 1994 und beginnend 1995 pro Haushaltsjahr von rund 700 Mio DM gegenüber.

Für die Abgeltung der Leistungen der privaten Dienstleistungserbringer wird sich das Gebührenaufkommen beginnend 1995 um Kosten in Höhe von rd. 25 Mio DM jährlich vermindern.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz nur ausnahmsweise Auswirkungen, wenn von diesen im Rahmen nicht hoheitlicher Tätigkeiten eingesetzte Kraftfahrzeuge künftig der Gebührenpflicht unterliegen.

Preiswirkungen

Die bisher gebührenfreie Abwicklung von Gütertransporten mit schweren Nutzfahrzeugen auf Bundesautobahnen wird mit dem Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 1995 in der Regel gebührenpflichtig und damit verteuert werden. Es muß daher mit geringen Transportpreiserhöhungen gerechnet werden, ohne daß sich deren Ausmaß auch mit Blick darauf, inwieweit diese im Markt durchsetzungsfähig sein werden, im vorhinein quantifizieren läßt. Hieraus resultierende Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau sind daher nicht auszuschließen, werden aber wegen der niedrigen Gebührenhöhe und des ohnehin geringen Anteils der Transportkosten an den gesamten Produktkosten und damit am Gesamtwarenwert als gering eingeschätzt.

Das gleiche gilt mit Blick auf die öffentlichen Haushalte des Bundes, der Länder, der Gemeinden und Gemeindeverbände für die entstehenden Kosten aus deren Betätigung im allgemeinen Wirtschaftsleben.

Das Ziel eines Einstiegs in eine gerechtere Wegekostenanlastung im Bereich des Straßengüterverkehrs, die sich für in- und ausländische Lkw gleichermaßen und damit wettbewerbsneutral auswirkt, ist anders als über eine Gebührenerhebung für die Benutzung des Verkehrsweges durch bestimmte Kraftfahrzeuge nicht zu erreichen und ist daher geboten.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 1 enthält die Zustimmung zu dem von der Bundesregierung am 9. Februar 1994 in Brüssel unterzeichneten Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen. Die Gebührenerhebung entsprechend diesem Übereinkommen soll in der Bundesrepublik Deutschland ab 1. Januar 1995 vorgenommen werden, gegebenenfalls auch auf Grund einer vorläufigen Anwendung des Übereinkommens nach seinem Artikel 19 Abs. 3.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält aus den bereits im allgemeinen Teil dargelegten Gründen die notwendigen ergänzenden innerstaatlichen Bestimmungen zur Durchführung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABBG).

Zu § 1

§ 1 Abs. 1 wiederholt im wesentlichen die in Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 des Übereinkommens getroffene Regelung der Gebührenpflicht und konkretisiert sie für den Geltungsbereich dieses Gesetzes auf die Benutzung von Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993.

In Absatz 2 wird von der in Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 des Übereinkommens vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte grenzüberschreitende Autobahnabschnitte zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die nicht dem Gebührenverbund angehören, von der Gebühr auszunehmen. Diese Fallgestaltung ist derzeit nur an Autobahngrenzübergängen zur französischen Republik gegeben und wird französischen Wünschen mit Blick auf die in Frankreich übliche Gebührenpraxis Rechnung tragen. Die Mautpflicht der Autobahnen in Frankreich setzt ebenfalls erst in einigen Kilometern Abstand von den Grenzübergängen ein. Die Herausnahme der Bundesautobahn A 5 auf dem Streckenabschnitt zwischen der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel und der deutsch-französischen Grenze bei Müllheim/Neuenburg beugt überdies ansonsten zu erwartenden Verkehrsverlagerungen des französisch-deutsch-schweizerischen Grenzverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz vor. Dort träfe dieser dann auf schweizerische, deutsche und französische Grenzübergänge im nachgeordneten Straßennetz, die für die Abfertigung dieser Verkehre in der Regel nicht ausgestattet sind. Die für die Abfertigung dieser Verkehre eingerichteten Grenzübergangsstellen an der A 5 würden demgegenüber nicht mehr entsprechend genutzt.

Absatz 3 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates zur Ausdehnung der Gebührenpflicht nach Artikel 3 Abs. 2 des Übereinkommens auf andere genau bezeichnete Abschnitte von Bundesfernstraßen vor. Durch die Verordnungsermächtigung soll das Bundesministerium für Verkehr in die Lage versetzt werden, durch die Gebührenpflicht auf Autobahnen ggf. ausgelöste und aus Sicherheitsgründen nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf andere Bundesfernstraßen durch eine Ausdehnung der Gebührenpflicht auf solche Straßenabschnitte zu begegnen. Dies kann nur im Wege einer Verordnungsermächtigung geregelt werden, da diese Fälle erst im Verlauf der Gebührenerhebungspraxis tatsächlich auftreten und daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht hinreichend bestimmt geregelt werden können. In diesen Fällen ist vorgesehen, daß aus Gründen der Rechtssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise auf die Gebührenpflichtigkeit dieser Straßenabschnitte hinzuweisen ist.

Zu § 2

§ 2 Abs. 1 bestimmt, daß die Einziehung und Verwaltung der Gebühren dem Bundesamt für Güterverkehr übertragen wird.

Die Übertragung dieser neuen Aufgabe auf eine Bundesoberbehörde ergibt sich aus folgenden Gründen:

- Es wird eine für das gesamte Bundesgebiet einheitlich handelnde Verwaltung benötigt. Denn es muß zum Zwecke der Gebühreinzahlung und -überwachung ein zentrales, EDV-gestütztes Rechnungswesen aufgebaut werden.
- Da eine gemeinsame Gebührenerhebung im Verbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark nach dem Übereinkommen vorgesehen ist, ist eine intensive Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Stellen erforderlich, die ihrerseits möglichst nur mit einer Verwaltung zusammenarbeiten wollen.

Absatz 2 soll ermöglichen, daß die Gebühr nicht nur auf dem direkten Wege vom Gebührenschuldner zum Bundesamt für Güterverkehr, sondern auch durch Vermittlung privater Stellen (z. B. Gewerbeorganisationen, Kreditkartengesellschaften) im Inland und Ausland entrichtet wird. Dies erlaubt den zügigen Erwerb von Bescheinigungen an Brennpunkten des Straßengüterverkehrs und ist unentbehrlich, damit keine Grenzaufhalte wegen der Gebührenerichtung notwendig werden. Die Einziehung der Gebühr und die Ausstellung von Gebührenbescheinigungen durch private Stellen wäre eine hoheitliche Maßnahme und bedürfte im Inland einer Beleihung, im Ausland würde sie wegen Artikel 24 Abs. 1 GG auf Schwierigkeiten stoßen. Möglich ist jedoch die Entrichtung der Gebühr durch einen Dritten im Auftrage des gesetzlichen Gebührenschuldners. Die Rechtsbeziehungen zwischen dem Gebührenschuldner und dem in seinem Auftrage handelnden Dritten sind privatrechtlicher Natur. Der Auftragnehmer kann dem Gebührenschuldner über die Annahme des Auftrages eine Bescheinigung ausstellen; das Bundesamt für Güterverkehr kann diese Bescheinigung als einer Gebührenbescheinigung gleichwertig anerkennen. Dies ist unbedenklich, wenn durch einen entsprechenden Vertrag zwischen dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Dritten die Entrichtung der Gebühr durch den Dritten sichergestellt wird.

Zu § 3

Die Einhaltung der Gebührenpflicht kann nur durch Stichproben kontrolliert werden. Eine systematische Kontrolle scheidet aus, weil

- die Auffahrt auf die gebührenpflichtige Autobahn im Inland durch Mautstellen nicht kontrolliert werden kann,
- lückenlose Kontrollen an den Grenzübergängen nicht erfolgen können und an den Binnengrenzen der Europäischen Union auch nicht mehr durchgeführt werden dürfen,
- derzeit eine elektronische Erfassung der Fahrzeugbewegung nicht möglich ist,
- durch Plaketten eine dem differenzierten Gebührensystem entsprechende Kontrolle nicht gewährleistet werden kann.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt die für die Kontrolle zuständige Behörde. Die Kontrolle soll im Regelfall durch das Bundesamt für den Güterverkehr erfolgen, das nach § 54 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d des Güterkraftverkehrsgesetzes ohnehin bereits für die Überwachung der Rechtsvorschriften über die Abgaben, die für das Halten oder Verwenden von Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung sowie für die Benutzung von Straßen anfallen, zuständig ist. Daneben sollen auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben auch die Grenzpolizeidienststellen (z. B. Bundesgrenzschutz, Bayerische Grenzpolizei) und die Polizei der Länder Kontrollen vornehmen können, da diese aus anderen Gründen ohnehin bereits in die Überwachung des Straßenverkehrs eingebunden sind.

Absatz 2 sieht zum Zwecke der Kontrolle ein Anhalterecht der Beauftragten des Bundesamtes für den Güterverkehr und der Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen vor. Für die Grenzpolizeidienststellen und die Polizei ergibt sich das Anhalterecht bereits aus anderen gesetzlichen Bestimmungen.

Absatz 3 regelt das Ausmaß der Kontrollen. Neben der Kontrolle der Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr kann die Kontrolle des Fahrzeugscheins erforderlich sein, um z. B. das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs zuverlässig festzustellen (insbes. bei ausländischen Fahrzeugen). Die Kontrolle der Beförderungspapiere kann insbesondere erforderlich sein, um im Falle von Verstößen gegen dieses Gesetz Anhaltspunkte für die Schwere des Verstoßes zu gewinnen.

Die Prüfung des Passes oder des Personalausweises des Fahrers und das Verlangen von Auskünften kommen vor allem dann in Betracht, wenn der Fahrer keine gültige Gebührenbescheinigung vorweisen kann und dann die Identität des Fahrers, der ihm gegenüber weisungsberechtigten Personen und die näheren Umstände des Verstoßes festgestellt werden müssen.

Absatz 4 ermöglicht die Erhebung der Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle. Dadurch soll die Sicherheit der Einbringung der Gebühr erhöht und das Verfahren vereinfacht werden. Lediglich für die Polizei einschließlich der Grenzpolizeidienststellen wird von der Möglichkeit der Erhebung der Gebühren am Ort der Kontrolle abgesehen, da die Polizei und die Grenzpolizeidienststellen mit den ihnen in der Regel fremden Aufgaben der Einziehung und

Abrechnung von Geldbeträgen nicht belastet werden sollen.

Ein Verbot der Weiterfahrt kann insbesondere begründet sein, wenn im Bundesgebiet möglicherweise kein zahlungsfähiger Schuldner erreichbar ist, wenn der Fahrer die Aushändigung der verlangten Dokumente zur Prüfung verweigert, oder wenn er die verlangten Auskünfte nicht erteilt. Bei der Entscheidung über ein Verbot zur Weiterfahrt wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten sein. Einzelheiten dazu können innerdienstlich näher geregelt werden.

Die Verfolgung als Ordnungswidrigkeit bleibt vorbehalten (§ 4).

Zu § 4

Die in § 3 Abs. 4 vorgesehene Nacherhebung der Gebühr alleine reicht nicht aus, um die Einhaltung des Gesetzes zu gewährleisten. Es bedarf daneben einer ausreichenden Abschreckung insbesondere mit Blick auf die Hinterziehung von Gebühren und auf Maßnahmen, die darauf abzielen, sich der Kontrolle zu entziehen.

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a betrifft den Fall, daß der Fahrzeugführer gebührenpflichtige Straßen mit gebührenpflichtigen Kraftfahrzeugen benutzt und weder der Unternehmer noch der Fahrer noch ein Dritter die erforderliche Gebühr entrichtet hat und die Entrichtung der Gebühr auch nicht gestundet wurde.

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe b betrifft den Fall, daß der Halter des Zugfahrzeugs (Motorfahrzeug) oder die Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, oder Eigentümer des Motorfahrzeugs ist, anordnet oder zuläßt, daß gebührenpflichtige Straßen mit gebührenpflichtigen Kraftfahrzeugen benutzt werden, obwohl weder der Unternehmer noch der Fahrer noch ein Dritter die erforderliche Gebühr entrichtet hat und die Entrichtung der Gebühr auch nicht gestundet wurde.

Absatz 1 Nr. 2 betrifft den Fall, daß der Fahrer die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen nicht befolgt, etwa trotz Anhaltegebot die Fahrt fortsetzt und sich dadurch der Kontrolle entzieht.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe a betrifft den Fall, daß der Fahrzeugführer entgegen der Mitführungspflicht eine Bescheinigung nicht mitführt oder den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis der zur Kontrolle befugten Person nicht aushändigt.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe b betrifft den Fall, daß der Halter des Zugfahrzeuges (Motorfahrzeug) oder die Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, oder Eigentümer des Motorfahrzeugs ist, anordnet oder zuläßt, daß die Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr entgegen der Mitführungspflicht nicht mitgeführt wird, oder der Fahrzeugführer den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis der zur Kontrolle befugten Person nicht aushändigt.

Absatz 2 sieht eine Bewehrung der Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld bis zu 10 000,- DM vor, weil bei den o. g. Ord-

nungswidrigkeiten insbesondere bei wiederholten Verstößen den Betroffenen unter Umständen erhebliche Vorteile entzogen werden müssen.

Absatz 3 weist die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten dem Bundesamt für Güterverkehr zu, weil dieses hierbei besondere Erfahrungen besitzt.

Zu § 5

Die Anlegung eines Registers über abgeschlossene Ordnungswidrigkeitenverfahren ist vor allem erforderlich, um wiederholte Ordnungswidrigkeiten festzustellen. Die Feststellung, ob ein Wiederholungsfall vorliegt, kann von erheblicher Bedeutung für die Höhe der zu verhängenden Geldbuße sein.

Entsprechend den Erfordernissen des Datenschutzes wird in Absatz 1 die Zweckbestimmung und Zweckbindung des Registers und in Absatz 2 der Inhalt des Registers festgelegt.

Absatz 3 legt den Adressatenkreis für Übermittlungen fest und läßt dabei keine Durchbrechung der Zweckbindung zu. Absatz 4 bestimmt, wann die Löschung der Eintragungen zu erfolgen hat.

Als für die Führung des Registers zuständige Stelle ist das Bundesamt für Güterverkehr bestimmt.

Zu § 6

Das Gebührenaufkommen steht dem Bund als Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen zu.

Zu Artikel 3

Die Änderung in § 35 Abs. 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes ist eine Folgeänderung, die sich daraus ergibt, daß das Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30. April 1990 am 31. Dezember 1993 außer Kraft getreten ist. An dessen Stelle tritt hier nunmehr das vorliegende Gesetz.

Die Vorschrift in Artikel 35 Abs. 1 Nr. 10 Straßenverkehrsgesetz ist erforderlich, um für den Fall, daß der Fahrzeugführer entgegen einer Weisung nach § 3 Absatz 2 des Durchführungsgesetzes (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABBG) nicht anhält und sich dadurch der Kontrolle entzieht, für die Verfolgung möglicher Gebührenansprüche den Halter des Kraftfahrzeugs feststellen zu können.

Zu Artikel 4

Artikel 4 enthält die Bestimmungen über das Inkrafttreten. Die Bestimmung des Artikels 4 Abs. 1 Satz 1 setzt die Bundesregierung in die Lage, die Mitteilung, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens erfüllt sind, an den Verwahrer des Übereinkommens abzugeben. Die übrigen Bestimmungen dieses Gesetzes treten am 1. Januar 1995 in Kraft.

Absatz 2 enthält die übliche Bekanntmachungsvorschrift bei völkerrechtlichen Übereinkommen.

Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

Aftale om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjs benyttelse af visse veje

Inhaltsübersicht

Artikel 1:	Zweck des Übereinkommens
Artikel 2:	Begriffsbestimmungen
Artikel 3:	Gebührenpflicht
Artikel 4:	Ausnahmen von der Gebührenpflicht (Befreiungen)
Artikel 5:	Gebührenschilder
Artikel 6:	Gebühreerhebung
Artikel 7:	Entrichtungszeitraum
Artikel 8:	Gebührensätze
Artikel 9:	Nachweis der Gebührenerichtung
Artikel 10:	Erstattung bei Nichtbenutzung
Artikel 11:	Kontrolle
Artikel 12:	Sanktionen
Artikel 13:	Verteilung des Gebührenaufkommens
Artikel 14:	Einrichtung eines Koordinierungsausschusses
Artikel 15:	Schiedsverfahren
Artikel 16:	Beitritt
Artikel 17:	Verzicht auf Gebührenerhebung
Artikel 18:	Kündigung
Artikel 19:	Inkrafttreten
Artikel 20:	Geltungsdauer

Inholdsfortegnelse

Artikel 1:	Aftalens formål
Artikel 2:	Definitioner
Artikel 3:	Afgiftspligt
Artikel 4:	Fritagelser for afgift (dispensationer)
Artikel 5:	Afgiftspligtige parter
Artikel 6:	Afgiftsopkrævning
Artikel 7:	Betalingsperiode
Artikel 8:	Afgiftssatser
Artikel 9:	Dokumentation for betaling af afgifter
Artikel 10:	Refusion ved unladelse af brug
Artikel 11:	Kontrol
Artikel 12:	Sanktioner
Artikel 13:	Fordeling af afgiftsindtægterne
Artikel 14:	Nedsættelse af et koordineringsudvalg
Artikel 15:	Voldgift
Artikel 16:	Tiltrædelse
Artikel 17:	Afståelse fra at opkræve afgifter
Artikel 18:	Opsigelse
Artikel 19:	Inkrafttræden
Artikel 20:	Gyldighedsperiode

Die Regierungen
des Königreichs Belgien,
des Königreichs Dänemark,
der Bundesrepublik Deutschland,
des Großherzogtums Luxemburg und
des Königreichs der Niederlande –

Regeringerne i
Kongeriget Belgien,
Kongeriget Danmark,
Forbundsrepublikken Tyskland,
Storhertugdømmet Luxembourg og
Kongeriget Nederlandene

aufgrund der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten,

har i medfør af Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer

aufgrund der während der 1668. Tagung des Rates der Europäischen Gemeinschaften am 7., 8. und 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebenen Gemeinsamen Erklärung der belgischen, der dänischen, der deutschen, der luxemburgischen und der niederländischen Delegation zu einem gemeinsamen Benutzungsgebührensystème –

i medfør af Fælleserklæringen fra delegationerne for Belgien, Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Luxembourg og Nederlandene vedrørende et fælles brugsafgiftssystem, ved det 1668. møde i Rådet for De Europæiske Fællesskaber den 7., 8. og 19. juni 1993 i Luxembourg

haben folgendes vereinbart:

indgået følgende aftale:

Artikel 1 Zweck des Übereinkommens

Zweck dieses Übereinkommens ist die Erhebung einer gemeinsamen Benutzungsgebühr durch die Vertragsparteien für Kraftfahrzeuge, die bestimmte Straßen in ihrem Hoheitsgebiet benutzen, sowie die Festlegung der Bedingungen und Verfahren zur Verteilung der Gebühreneinnahmen.

Artikel 1 Aftalens formål

Formålet med nærværende aftale er parternes opkrævning af en fælles brugsafgift på køretøjer, der benytter visse veje inden for parternes territorier, samt fastsættelse af betingelser og proceduren for fordelingen af afgiftsindtægterne.

Accord
relatif à la perception d'un droit d'usage
pour l'utilisation de certaines routes
par des véhicules utilitaires lourds

Tableau synoptique

Article 1: Objectif de l'accord
Article 2: Définitions
Article 3: Assujettissement au droit d'usage
Article 4: Exemptions du droit d'usage

Article 5: Débiteur du droit d'usage
Article 6: Perception du droit d'usage
Article 7: Période couverte par le droit d'usage
Article 8: Taux du droit d'usage
Article 9: Attestation de l'acquittement du droit d'usage
Article 10: Remboursement en cas de non-utilisation
Article 11: Contrôle
Article 12: Sanctions
Article 13: Répartition des recettes du droit d'usage
Article 14: Instauration d'un comité de coordination
Article 15: Procédure d'arbitrage
Article 16: Adhésion
Article 17: Renonciation à la perception du droit d'usage
Article 18: Dénonciation
Article 19: Entrée en vigueur
Article 20: Durée de validité

Les Gouvernements
de la République fédérale d'Allemagne,
du Royaume de Belgique,
du Royaume du Danemark,
du Grand-Duché de Luxembourg
et du Royaume des Pays-Bas

vu la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures,

vu la Déclaration commune concernant l'introduction d'un droit d'usage commun faite à Luxembourg par les délégations allemande, belge, danoise, luxembourgeoise et néerlandaise à la 1668^e session du Conseil des Communautés européennes des 7, 8 et 19 juin 1993,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier
Objectif de l'Accord

Le présent Accord a pour objet la perception d'un droit d'usage commun par les Parties contractantes à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leur territoire, ainsi que les conditions et modalités de répartition du produit de ce droit.

Verdrag
inzake de heffing van rechten
voor het gebruik van bepaalde wegen
door zware vrachtwagens

Inhoud

Artikel 1: Doel van het Verdrag
Artikel 2: Begripsbepalinge
Artikel 3: Verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht
Artikel 4: Uitzonderingen op de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht (vrijstellingen)
Artikel 5: Betalingsplichtige
Artikel 6: Heffing van het gebruiksrecht
Artikel 7: Betalingstijdvak
Artikel 8: Tarieven
Artikel 9: Bewijs van betaling van het gebruiksrecht
Artikel 10: Terugbetaling bij niet-gebruik
Artikel 11: Toezicht op de naleving
Artikel 12: Sancties
Artikel 13: Verdeling van de inkomsten uit het gebruiksrecht
Artikel 14: Instelling van een coördinatiecommissie
Artikel 15: Arbitrageprocedure
Artikel 16: Toetreding
Artikel 17: Afzien van heffing van het gebruiksrecht
Artikel 18: Opzegging
Artikel 19: Inwerkingtreding
Artikel 20: Geldigheidsduur

De Regeringen van
het Koninkrijk België,
het Koninkrijk Denemarken,
de Bondesrepubliek Duitsland,
het Groothertogdom Luxemburg
en het Koninkrijk der Nederlanden

op grond van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgeden en gebruiksrechten,

op grond van de gemeenschappelijke verklaring van de Belgische, de Deense, de Duitse, de Luxemburgse en de Nederlandse delegatie inzake een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten, afgelegd tijdens de 1668^e zitting van de Raad van de Europese Gemeenschappen op 7, 8 en 19 juni 1993 te Luxemburg,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1
Doel van het Verdrag

Doel van dit Verdrag is het heffen van een gemeenschappelijk gebruiksrecht door de Verdragsluitende Partijen voor motorvoertuigen die bepaalde wegen binnen hun grondgebied gebruiken, alsmede het vaststellen van de voorwaarden en procedures voor het verdelen van de inkomsten uit het gebruiksrecht.

Artikel 2**Begriffsbestimmungen**

(1) Es gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, im folgenden als Richtlinie bezeichnet.

(2) Im übrigen bedeutet im Sinne dieses Übereinkommens:

„Hoheitsgebiet der Vertragsparteien“ das jeweilige europäische Hoheitsgebiet des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg und des Königreichs der Niederlande.

Artikel 3**Gebührenpflicht**

(1) Die Vertragsparteien erheben in ihrem Hoheitsgebiet für die Benutzung von Autobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie ab 1. Januar 1995 entsprechend diesem Übereinkommen eine gemeinsame Gebühr. Autobahnen, die zu oder von einem Grenzübergang zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union führen, in denen die gemeinsame Gebühr nicht erhoben wird, können im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien vom Grenzübergang bis zur nächsten Anschlußstelle zum gebührenfreien Netz entsprechend dem Verfahren nach Artikel 9 der Richtlinie von der Gebühr ausgenommen werden.

(2) Jede Vertragspartei kann die Erhebung der gemeinsamen Gebühr entsprechend Artikel 7 Buchstabe d der Richtlinie auf andere Straßen ausdehnen.

(3) Jede Vertragspartei kann für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nach Artikel 7 Buchstabe e der Richtlinie die Gebühr für ihr gesamtes Straßennetz erheben.

(4) Die Gebühr wird für ein bestimmtes Kraftfahrzeug entrichtet. Sie ist nicht von einem Kraftfahrzeug auf ein anderes übertragbar.

Artikel 4**Ausnahmen von der Gebührenpflicht (Befreiungen)**

(1) Von der Gebühr nach Artikel 3 sind Kraftfahrzeuge der Streitkräfte, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes befreit.

(2) Jede Vertragspartei kann für ihr Hoheitsgebiet Kraftfahrzeuge, die in Artikel 6 Absatz 3 2. Anstrich der Richtlinie bezeichnet sind, von der Gebühr nach Artikel 3 befreien.

(3) Voraussetzung für die Gebührenbefreiung nach Absatz 1 ist, daß die Kraftfahrzeuge äußerlich als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall des Absatzes 2 unterrichten die Vertragsparteien einander sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Kraftfahrzeuge, für die sie Gebührenbefreiung gewähren.

(4) Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Gebührenbefreiung der Kombination maßgebend.

Artikel 5**Gebührenschildner**

Gebührenschildner ist die Person, die während der Zeit der Benutzung der in Artikel 3 genannten Straßen

Artikel 2**Definitionen**

1) Definitionerne i artikel 2 i Rådets direktiv 93/89 EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer, herefter benævnt direktivet, er gældende.

2) Iøvrigt gælder i denne aftale:

»En parts territorium« betyder Kongeriget Belgien, Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Storhertugdømmet Luxembourg og Kongeriget Nederlandenes respektive territorier i Europa.

Artikel 3**Afgiftspligt**

1) Fra 1. januar 1995 opkræver parterne inden for deres territorium i overensstemmelse med nærværende aftale en fælles afgift for de i direktivets artikel 2 nævnte køretøjers benyttelse af motorveje. Motorveje, der fører til eller fra en grænseovergang til lande, der er medlemmer af Den Europæiske Union, og som ikke opkræver den fælles afgift, kan fritages for afgiften inden for parternes territorium fra grænseovergangen til næste forbindelse til det afgiftsfrie net i overensstemmelse med den i artikel 9 i direktivet angivne procedure.

2) Parterne kan i henhold til artikel 7, litra d, i direktivet udvide opkrævningen af den fælles afgift til også at omfatte andre veje.

3) I henhold til artikel 7, litra e, i direktivet kan parterne opkræve afgiften fra køretøjer, der er indregistreret i det pågældende lands territorium, på hele partens vejnet.

4) Afgiften betales for et specifikt køretøj. Den kan ikke overføres fra et køretøj til et andet.

Artikel 4**Fritagelse for afgift (dispensationer)**

1) Køretøjer tilhørende forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og andre beredskabstjenester, ordensmagten og vejvæsenet er fritaget for afgiften i henhold til artikel 3.

2) Parterne kan for deres respektive territorier fritage køretøjer, der er nævnt i artikel 6, stk. 3, andet led i direktivet, for afgiften i henhold til artikel 3.

3) En forudsætning for afgiftsdispensationen i henhold til stk. 1 er, at køretøjerne udefra kan genkendes som beregnet til de i stk. 1 nævnte formål. I det i stk. 2 omhandlede tilfælde informerer parterne hinanden samt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om, hvilke køretøjer der er fritaget for afgift.

4) I tilfælde af køretøjskombinationer er motorkøretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift.

Artikel 5**Afgiftspligtige parter**

Afgiftspligten påhviler den person, der på tidspunktet for benyttelsen af de i artikel 3 nævnte veje

Article 2**Définitions**

1) Les définitions reprises à l'article 2 de la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après la Directive, s'appliquent au présent Accord.

2) Par ailleurs, aux fins du présent Accord, on entend par:

«territoire des Parties contractantes» respectivement le territoire européen de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas.

Article 3**Assujettissements au droit d'usage**

1) Conformément aux dispositions du présent Accord, les Parties contractantes perçoivent sur leur territoire, à partir du 1^{er} janvier 1995, un droit commun pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules définis à l'article 2 de la Directive. Les autoroutes menant à ou venant d'un point frontière avec un Etat membre de l'Union européenne par lequel le droit d'usage commun n'est pas perçu peuvent, conformément à la procédure de l'article 9 de la Directive, être exemptées du droit d'usage sur le territoire des Parties contractantes entre le point frontière et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau gratuit.

2) Conformément à l'article 7 point d) de la Directive, chaque Partie contractante peut étendre la perception du droit d'usage commun à d'autres routes.

3) Pour les véhicules immatriculés sur son territoire, chaque Partie contractante peut percevoir, conformément à l'article 7 point e) de la Directive, le droit d'usage pour l'ensemble de son réseau routier.

4) Le droit d'usage est acquitté pour un véhicule déterminé. Il n'est pas transférable d'un véhicule à un autre.

Article 4**Exemption du droit d'usage**

1) Sont exemptés du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules appartenant aux forces armées, aux services de protection civile et d'intervention en cas de catastrophes, aux services de lutte contre les incendies et autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et d'exploitation des routes.

2) Sur leur territoire respectif, les Parties contractantes peuvent exempter les véhicules énumérés à l'article 6 paragraphe 3, deuxième tiret de la Directive du droit d'usage visé à l'article 3.

3) Pour être exemptés du droit d'usage prévu au paragraphe 1 les véhicules doivent pouvoir être identifiés comme étant affectés à l'usage visé à ce paragraphe. Dans le cas du paragraphe 2 les Parties contractantes se communiquent l'une à l'autre ainsi qu'à la Commission des Communautés européennes les informations sur les véhicules pour lesquels ils ont octroyé des exemptions.

4) Dans le cas d'ensembles de véhicules, le véhicule à moteur est déterminant pour l'exemption du droit d'usage.

Article 5**Débiteur du droit d'usage**

Le débiteur du droit d'usage est la personne qui, pendant la durée d'utilisation des routes visées à l'article 3,

Artikel 2**Begripsbepalingen**

1) Van toepassing zijn de begripsbepalingen van artikel 2 van Richtlijn 93/89 EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgeden en gebruiksrechten, hierna richtlijn te noemen.

2) Overigens wordt voor de toepassing van dit Verdrag verstaan onder:

„grondgebied van de Verdragsluitende Partijen“ het onderscheiden Europese grondgebied van het Koninkrijk België, van het Koninkrijk Denemarken, van de Bondsrepubliek Duitsland, van het Groothertogdom Luxemburg en van het Koninkrijk der Nederlanden.

Artikel 3**Verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht**

1) De Verdragsluitende Partijen heffen binnen hun grondgebied overeenkomstig dit Verdrag vanaf 1 januari 1995 een gemeenschappelijk gebruiksrecht voor het gebruik van autosnelwegen met voertuigen in de zin van artikel 2 van de richtlijn. Autosnelwegen naar of vanaf een grensovergang met Lid-Staten van de Europese Unie waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht niet wordt geheven, kunnen binnen het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen vanaf de grensovergang tot aan de eerstvolgende aansluiting op het wegennet waar het gebruiksrecht niet wordt geheven, overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 9 van de richtlijn worden vrijgesteld van het gebruiksrecht.

2) Elk der Verdragsluitende Partijen kan de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht overeenkomstig artikel 7, onder d, van de richtlijn eveneens toepassen voor het gebruik van andere wegen.

3) Elk der Verdragsluitende Partijen kan voor binnen haar grondgebied geregistreerde voertuigen overeenkomstig artikel 7, onder e, van de richtlijn gebruiksrechten heffen voor haar gehele wegennet.

4) Het gebruiksrecht wordt betaald voor een bepaald voertuig. Het kan niet op een ander voertuig worden overgedragen.

Artikel 4**Uitzonderingen van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht (vrijstellingen)**

1) Militaire voertuigen, voertuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerstehulpverlening, alsook voertuigen voor de ordehandhaving en voertuigen voor de aanleg en het onderhoud van de wegen zijn vrijgesteld van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht.

2) Elk der Verdragsluitende Partijen kan binnen haar grondgebied voertuigen als bedoeld in artikel 6, derde lid, tweede streepje, van de richtlijn vrijstellen van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht.

3) Een voorwaarde voor vrijstelling van het in het eerste lid bedoelde gebruiksrecht is dat de voertuigen aan de buitenkant herkenbaar zijn als bestemd voor de in dat lid genoemde doeleinden. In het geval van het tweede lid delen de Verdragsluitende Partijen elkaar alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen mede voor welke voertuigen zij vrijstelling van het gebruiksrecht verlenen.

4) In het geval van samengestelde voertuigen (combinaties) is het motorvoertuig doorslaggevend voor de vrijstelling van de combinatie.

Artikel 5**Betalingsplichtige**

De betalingsplichtige is degene die voor de duur van het gebruik van de in artikel 3 bedoelde wegen

1. über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt,
2. das Motorfahrzeug führt,
3. Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist.

Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

Artikel 6

Gebührenerhebung

Das Verfahren der Gebührenerhebung wird auf Verwaltungsebene zwischen den Vertragsparteien unter Beiziehung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften entsprechend Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie geregelt.

Artikel 7

Entrichtungszeitraum

(1) Die Gebühr kann für einen nach Kalendertagen, Wochen, Monaten oder Jahren bestimmbar Zeitraum entrichtet werden; ein Jahr ist der längste Zeitraum, der vorgesehen werden kann.

(2) Für einen Zeitraum von einer Woche oder mehr kann die Gebühr unbeschadet des Absatzes 3 mit Wirkung vom Beginn jedes Kalendertags entrichtet werden.

(3) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können als jährlichen Zeitraum das Kalenderjahr festlegen.

Artikel 8

Gebührensätze

(1) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für ein Jahr beträgt für Kraftfahrzeuge

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. mit bis zu drei Achsen | 750 ECU, |
| 2. mit vier oder mehr Achsen | 1 250 ECU. |

(2) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für einen Monat beträgt für Kraftfahrzeuge

- | | |
|------------------------------|----------|
| 1. mit bis zu drei Achsen | 75 ECU, |
| 2. mit vier oder mehr Achsen | 125 ECU. |

(3) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für eine Woche beträgt für Kraftfahrzeuge

- | | |
|------------------------------|---------|
| 1. mit bis zu drei Achsen | 20 ECU, |
| 2. mit vier oder mehr Achsen | 33 ECU. |

(4) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.

(5) Für Kraftfahrzeuge, die in Griechenland zugelassen sind, beträgt die Gebühr nach den Absätzen 1 bis 4 für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1997 die Hälfte der dort genannten Sätze.

Für Kraftfahrzeuge, die in Irland oder Portugal zugelassen sind, beträgt die Gebühr nach den Absätzen 1 bis 4 für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1996 die Hälfte der dort genannten Sätze.

(6) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können bei der Festlegung der zu entrichtenden Gebühr nach Absatz 1 die größtmögliche Fahrzeugkombination zugrundelegen, deren Teil ein gebührenpflichtiges Motorfahrzeug sein kann.

(7) Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird der Kurs für die Umrechnung der ECU in die verschiedenen Landeswährungen nach Artikel 11 der Richtlinie festgelegt.

1. tager beslutning om brugen af motorkøretøjet,
2. fører motorkøretøjet,
3. er faktisk ejer af motorkøretøjet eller den person, der har rådighed over det i egen interesse.

Hvor der er tale om flere afgiftspligtige parter, hæfter disse solidarisk.

Artikel 6

Afgiftsopkrævning

Proceduren for afgiftsopkrævningen skal administreres af parternes forvaltningsmyndigheder med Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber som observatør i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1 i direktivet.

Artikel 7

Betalingsperiode

1) Afgiften kan betales for enhver periode, der kan opgøres i kalenderdage, uger, måneder eller år, dog ikke længere end for et år.

2) For en periode på en uge eller mere kan afgiften betales med virkning fra starten af en kalenderdag, jf. dog stk. 3.

3) Parter, der kun opkræver årlige afgifter for køretøjer, der er indregistreret i deres territorium, kan fastsætte kalenderåret som den årlige periode.

Artikel 8

Afgiftssatser

1) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for et år er for køretøjer:

- | | |
|--------------------------------|------------|
| 1. med op til tre aksler | ECU 750, |
| 2. med fire eller flere aksler | ECU 1.250. |

2) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for en måned er for køretøjer:

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. med op til tre aksler | ECU 75, |
| 2. med fire eller flere aksler | ECU 125. |

3) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for en uge er for køretøjer:

- | | |
|--------------------------------|---------|
| 1. med op til tre aksler | ECU 20, |
| 2. med fire eller flere aksler | ECU 33. |

4) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for en dag beløber sig til ECU 6 for begge køretøjskategorier.

5) For køretøjer, der er indregistreret i Grækenland, er afgiften i henhold til stk. 1–4 50 % af de deri angivne satser i en overgangsperiode frem til 31. december 1997.

For køretøjer, der er indregistreret i Irland eller Portugal, er afgiften i henhold til stk. 1–4 50 % af deri angivne satser i en overgangsperiode frem til 31. december 1996.

6) Parter, der udelukkende opkræver årlige afgifter for køretøjer indregistreret i deres territorium, kan ved fastsættelsen af afgiftssatserne i henhold til stk. 1 lægge den størst mulige køretøjskombination til grund, hvoraf en del kan være et afgiftspligtigt motor-køretøj.

7) Med henblik på nærværende aftale fastsættes kursen for omregningen af ECU til de forskellige nationale valutaer i overensstemmelse med artikel 11 i direktivet.

1. décide de l'utilisation du véhicule à moteur,
2. conduit le véhicule à moteur,
3. est propriétaire ou détenteur du véhicule à moteur.

Plusieurs débiteurs sont tenus solidairement au paiement du droit d'usage.

Article 6

Perception du droit d'usage

Les modalités de la perception du droit d'usage sont réglées sur le plan administratif entre les Parties contractantes, la Commission des Communautés européennes y étant associée conformément à l'article 8 paragraphe 1 de la Directive.

Article 7

Période couverte par le droit d'usage

1) Le droit d'usage peut être acquitté pour une période définie en termes de jours calendrier, de semaines, de mois ou d'années; l'année est la période la plus longue pouvant être prévue.

2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3, pour une période égale ou supérieure à une semaine, le droit d'usage peut être acquitté pour prendre effet à chaque jour calendrier.

3) Les Parties contractantes qui, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, ne perçoivent qu'un droit d'usage annuel peuvent retenir l'année calendrier comme période annuelle.

Article 8

Taux du droit d'usage

1) Le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| 1. jusqu'à trois essieux | à 750 ECU, |
| 2. à quatre essieux ou plus | à 1.250 ECU. |

2) Le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules

- | | |
|-----------------------------|------------|
| 1. jusqu'à trois essieux | à 75 ECU, |
| 2. à quatre essieux ou plus | à 125 ECU. |

3) Le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| 1. jusqu'à trois essieux | à 20 ECU, |
| 2. à quatre essieux ou plus | à 33 ECU. |

4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, pour les deux catégories de véhicules, est fixé uniformément à 6 ECU.

5) Pour les véhicules immatriculés en Grèce, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est réduit à la moitié des montants prévus, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1997.

Pour les véhicules immatriculés en Irlande ou au Portugal, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est réduit à la moitié des montants prévus, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1996.

6) Les Parties contractantes qui, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, ne perçoivent qu'un droit d'usage annuel, peuvent, lors de la fixation des taux du droit d'usage prévus au paragraphe 1, prendre comme base l'ensemble de véhicules le plus large dont pourra faire partie le véhicule moteur assujéti au droit d'usage.

7) Pour l'application du présent Accord, le taux de change de l'ECU dans les différentes monnaies nationales est fixé conformément à l'article 11 de la Directive.

1. beslist over het gebruik van het motorvoertuig,
2. het motorvoertuig bestuurt,
3. eigenaar of houder van het motorvoertuig is,

Meerdere betalingsplichtigen zijn hoofdelijk aansprakelijk.

Artikel 6

Heffing van het gebruiksrecht

De werkwijze inzake de heffing van het gebruiksrecht wordt op bestuursrechtelijk niveau geregeld in overleg tussen de Verdragssluitende Partijen, waarbij de Commissie van de Europese Gemeenschappen als waarnemer wordt betrokken overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van de richtlijn.

Artikel 7

Betalingstijdvak

1) Het gebruiksrecht kan worden betaald voor een tijdvak bestaande in kalenderdagen, weken, maanden of jaren; een jaar is het langste tijdvak waarvoor betaald kan worden.

2) Voor een tijdvak van een week of meer kan het gebruiksrecht, onverminderd het derde lid, worden berekend met ingang van iedere kalenderdag.

3) Verdragssluitende Partijen die voor binnen hun grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse rechten heffen, kunnen als jaarlijks tijdvak het kalenderjaar vaststellen.

Artikel 8

Tarieven

1) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één jaar voor voertuigen:

- | | |
|--------------------------------|------------|
| 1. met ten hoogste drie assen: | 750 ECU, |
| 2. met vier of meer assen: | 1 250 ECU. |

2) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één maand voor voertuigen:

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. met ten hoogste drie assen: | 75 ECU, |
| 2. met vier of meer assen: | 125 ECU. |

3) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één week voor voertuigen:

- | | |
|--------------------------------|---------|
| 1. met ten hoogste drie assen: | 20 ECU, |
| 2. met vier of meer assen: | 33 ECU. |

4) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten voor een dag is gelijk voor beide voertuigklassen en bedraagt 6 ECU.

5) Voor voertuigen die in Griekenland geregistreerd staan, bedraagt het gebruiksrecht bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1997 de helft van de in die leden genoemde tarieven.

Voor voertuigen die in Ierland of Portugal geregistreerd staan, bedraagt het gebruiksrecht bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1996 de helft van de in die leden genoemde tarieven.

6) Verdragssluitende Partijen die voor binnen hun grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse gebruiksrechten heffen, kunnen de vaststelling van de te betalen gebruiksrechten als bedoeld in het eerste lid baseren op de grootst mogelijke combinatie van voertuigen waarvan een motorvoertuig waarvoor betaling van het gebruiksrecht verplicht is, deel kan uitmaken.

7) Voor de toepassing van dit Verdrag wordt de koers voor het omrekenen van de ECU in de verschillende nationale valuta vastgesteld overeenkomstig artikel 11 van de richtlijn.

Artikel 9**Nachweis der Gebührenerichtung**

(1) Über die Entrichtung der Gebühr wird eine Bescheinigung erteilt.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 muß enthalten:

1. das Datum und die Uhrzeit der Ausstellung,
2. den Zeitraum, für den die Gebühr entrichtet wird,
3. die Gebührenklasse,
4. die Höhe der Gebühr,
5. das amtliche Kennzeichen des Motorfahrzeuges einschließlich der Nationalität.

(3) Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung nach Absatz 1 während der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Artikel 10**Erstattung bei Nichtbenutzung**

(1) Die Gebühr wird auf Antrag erstattet, wenn die Bescheinigung vor Ablauf des Entrichtungszeitraums zurückgegeben wird. Eine Erstattung ist ausgeschlossen, wenn die Gebühr für weniger als ein Jahr entrichtet worden ist.

(2) Bei der Berechnung des Erstattungsbetrags wird nur die Anzahl der verbleibenden vollen Monate des Entrichtungszeitraums, und zwar in Teilbeträgen in Höhe je eines Zwölftels der Gebühr nach Artikel 8 Absatz 1, zugrunde gelegt. Für die Bearbeitung des Erstattungsantrags wird eine Verwaltungsgebühr von 25 ECU erhoben.

(3) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können für diese Kraftfahrzeuge auf die Erstattung verzichten.

Artikel 11**Kontrolle**

(1) Jede Vertragspartei kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenerichtung in eigener Verantwortung; sie bestimmt die für die Kontrolle zuständigen Behörden und richtet sie ein.

(2) Sie teilt den anderen Vertragsparteien sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die zu diesem Zweck von ihr erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie die Behörden und Organisationen mit, die für die Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenerichtung in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zuständig sind.

(3) Die Vertragsparteien und die von ihnen bezeichneten Behörden und Organisationen arbeiten zum Zweck der Kontrolle zusammen.

Artikel 12**Sanktionen**

Die Vertragsparteien stellen sicher, daß Verstöße gegen die Gebührenpflicht sowie gegen die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung geahndet werden.

Artikel 13**Verteilung des Gebührenaufkommens**

(1) Das Gebührenaufkommen, das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, von der die gemeinsame Gebühr erhoben wird, erzielt wird, fällt dieser Vertragspartei zu.

Zwischen den Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, wird das Aufkommen, das von den Verkehrs-

Artikel 9**Dokumentation for betaling af afgifter**

1) Der udstedes et bevis for betaling af afgiften.

2) Beviset i henhold til stk. 1 skal indeholde:

1. udstedelsesdato og -klokkeslæt,
2. perioden for hvilken afgiften betales,
3. afgiftskategori,
4. afgiftsbeløb,
5. motorkøretøjets registreringsnummer og -land.

3) Køretøjets fører skal medføre det i stk. 1 nævnte bevis ved benyttelse af afgiftsbelagte veje og forevise det på forlangende.

Artikel 10**Refusion ved undladelse af brug**

1) Afgiften refunderes ved ansøgning, såfremt beviset returneres inden udløbet af betalingsperioden. Der kan ikke opnås refusion, når afgiften er blevet betalt for perioder under et år.

2) Beregningen af refusionsbeløbet baseres udelukkende på antallet af de resterende hele måneder af betalingsperioden, dvs. delbeløb på en tolvtedel af afgiften henhold til artikel 8, stk. 1. Der opkræves et administrationsgebyr på ECU 25 for behandling af refusionsansøgninger.

3) Parter, der udelukkende opkræver årlige afgifter for køretøjer indregistreret i deres territorium, kan for disse køretøjer vedkommende afslå refusion.

Artikel 11**Kontrol**

1) Parterne er selv ansvarlige for kontrollen med overholdelsen af bestemmelserne om betaling af afgifter; de udpeger og etablerer myndighederne med ansvar for denne kontrol.

2) Parterne informerer hinanden samt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om de love og administrative bestemmelser, som de udsteder i dette øjemed, samt om de myndigheder og organisationer, der er ansvarlige for, at bestemmelserne om betaling af afgift overholdes i deres respektive territorier.

3) Parterne og de af dem udpegede myndigheder og organisationer indgår et samarbejde med henblik på denne kontrol.

Artikel 12**Sanktioner**

Parterne skal sikre, at overtrædelser af afgiftspligten samt af pligten til al medføre beviset sanktioneres.

Artikel 13**Fordeling af afgiftsindtægterne**

1) Indtægten fra afgiftsbetalingen i en parts territorium, i hvilket den fælles afgift opkræves, tilfalder denne part.

Mellem parterne, i hvis territorier den fælles afgift opkræves, korrigeres indtægterne, der stammer fra parternes transportvirk-

Article 9**Attestation de l'acquiescement du droit d'usage**

1) Lors de l'acquiescement du droit d'usage, une attestation est délivrée.

2) L'attestation visée au paragraphe 1 doit contenir:

1. La date et l'heure de délivrance;
2. la période pour laquelle le droit d'usage est acquiescé;
3. la catégorie du droit d'usage;
4. le montant du droit d'usage;
5. le numéro d'immatriculation du véhicule à moteur ainsi que sa nationalité.

3) Le conducteur du véhicule doit être en possession de l'attestation visée au paragraphe 1 lorsqu'il emprunte des routes assujetties au droit d'usage et doit la présenter à toute réquisition.

Article 10**Remboursement en cas de non-utilisation**

1) Sur demande, le droit d'usage est remboursé lorsque l'attestation est restituée avant l'expiration de la période pour laquelle le droit d'usage a été payé. Le remboursement n'est pas autorisé lorsque le droit d'usage a été acquiescé pour une période inférieure à un an.

2) Lors du calcul du montant à restituer, il sera uniquement tenu compte des mois complets restants de la période pour laquelle le droit d'usage a été acquiescé, et ceci en tranches égales à 1/12^{ème} du droit d'usage fixé conformément à l'article 8 paragraphe 1. Des frais administratifs de 25 ECU sont prélevés pour l'examen de la demande de remboursement.

3) Les Parties contractantes qui ne perçoivent que le droit d'usage annuel pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, peuvent renoncer au remboursement pour ces véhicules.

Article 11**Contrôle**

1) Chaque partie contractante contrôle, sous sa responsabilité, le respect de la réglementation portant sur le droit d'usage; elle désigne et institue les autorités compétentes pour ces contrôles.

2) Elle communique aux autres Parties Contractantes et à la Commission des Communautés européennes les dispositions légales et administratives prises à cet effet, ainsi que les autorités et organismes compétents pour assurer le respect de la réglementation portant sur le droit d'usage sur son territoire.

3) Les Parties contractantes et les autorités et organismes qu'elles ont désignés collaborent en matière de contrôle.

Article 12**Sanctions**

Les Parties contractantes prennent les dispositions pour que les infractions concernant le non-acquiescement du droit d'usage ou la non-possession de l'attestation à bord du véhicule soient sanctionnées.

Article 13**Répartition du produit du droit d'usage**

1) Le produit du droit d'usage perçu sur le territoire d'une partie contractante où le droit d'usage commun est perçu, revient à cette dernière.

Le produit du droit d'usage provenant des transporteurs des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, sera

Artikel 9**Bewijs van betaling van het gebruiksrecht**

1) Er wordt een certificaat afgegeven als bewijs van betaling van het gebruiksrecht.

2) In het in het eerste lid bedoelde certificaat dienen te zijn vermeld:

1. datum en tijdstip van afgifte,
2. het tijdvak waarover het gebruiksrecht wordt betaald,
3. de klasse van het gebruiksrecht,
4. de hoogte van het gebruiksrecht,
5. het kenteken van het motorvoertuig alsook de nationaliteit.

3) De bestuurder van het voertuig dient het in het eerste lid bedoelde certificaat tijdens het gebruik van wegen waarvoor betaling van het gebruiksrecht verplicht is, met zich mee te voeren en op verzoek te tonen.

Artikel 10**Terugbetaling bij niet-gebruik**

1) Het gebruiksrecht wordt op verzoek terugbetaald indien het certificaat vóór het verstrijken van het betalingstijdvak wordt teruggegeven. Terugbetaling is uitgesloten indien het gebruiksrecht voor minder dan een jaar is betaald.

2) Het terug te betalen bedrag wordt berekend op basis van alleen het restende aantal volledige maanden van het betalingstijdvak, en bestaat uit deelbedragen per maand ter hoogte van een twaalfde van het gebruiksrecht bedoeld in artikel 8, eerste lid. Voor de behandeling van het verzoek tot terugbetaling worden administratiekosten in rekening gebracht ad 25 ECU.

3) Verdragsluitende Partijen die alleen een jaarlijks gebruiksrecht heffen voor op hun grondgebied geregistreerde voertuigen, kunnen ten aanzien van deze voertuigen afzien van terugbetaling.

Artikel 11**Toezicht op de naleving**

1) Elke Verdragsluitende Partij ziet op eigen verantwoordelijkheid toe op de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het gebruiksrecht; zij wijst de voor het toezicht verantwoordelijke autoriteiten aan respectievelijk stelt deze in.

2) Zij deelt de overige Verdragsluitende Partijen alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen de hiertoe door haar uitgevaardigde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften mede, en deelt hun ook mede welke autoriteiten en organisaties binnen haar onderscheiden grondgebied verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het gebruiksrecht.

3) De Verdragsluitende Partijen en de door hen aangewezen autoriteiten en organisaties werken ten behoeve van het toezicht samen.

Artikel 12**Sancties**

De Verdragsluitende Partijen verzekeren dat nietnakoming van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht alsmede van de verplichting het certificaat met zich mee te voeren, wordt gestraft.

Artikel 13**Verdeling van inkomsten uit het gebruiksrecht**

1) Inkomsten uit het gebruiksrecht die worden verworven binnen het grondgebied van een Verdragsluitende Partij waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, vallen toe aan deze Verdragsluitende Partij.

De inkomsten die afkomstig zijn van de vervoersondernemingen van de Verdragsluitende Partijen binnen wier grondgebied het

unternehmen dieser Vertragsparteien stammt, nach Absatz 2 korrigiert.

Das Gebührenaufkommen, das von Kraftfahrzeugen stammt, die außerhalb des Hoheitsgebiets der Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, zugelassen sind, wird nach Absatz 3 festgestellt und zwischen diesen Vertragsparteien verteilt

(2) Das Gebührenaufkommen, das von den Verkehrsunternehmen der Vertragsparteien stammt, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, wird unter Zugrundelegung der Höhe der Benutzungsgebühr, der durchschnittlichen Anzahl der zurückgelegten Kilometer pro Kraftfahrzeug und der Anzahl Kilometer, welche die Verkehrsunternehmen einer Vertragspartei 1992 jeweils im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zurückgelegt haben, korrigiert. Die Vertragsparteien unterstützen einander hierbei mit den erforderlichen statistischen Angaben. Zwei oder mehr Vertragsparteien können beschließen, von einer Korrektur des Aufkommens aus der gemeinsamen Benutzungsgebühr abzusehen.

Die Korrektur wird nach folgender Formel vorgenommen:

$C(D - E) = F$, wobei $C = A/B$ ist.

A = Jahresgebühr in Höhe von 1 250 ECU;

B = durchschnittliche Jahresfahrleistung von 130 000 km;

C = Höhe der gemeinsamen Benutzungsgebühr je zurückgelegtem Kilometer;

D = Anzahl der von Kraftfahrzeugen aus Vertragspartei B in Vertragspartei A zurückgelegten Kilometer;

E = Anzahl der von Kraftfahrzeugen aus Vertragspartei A in Vertragspartei B zurückgelegten Kilometer;

F = zu korrigierender Betrag.

(3) Zum Zweck der Verteilung stellen die Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, zunächst die Höhe des an sie entrichteten Gebührenaufkommens für Kraftfahrzeuge fest, die außerhalb des Hoheitsgebiets dieser Vertragsparteien zugelassen sind. Die Feststellung erfolgt mit Ablauf des jeweiligen Kalenderjahrs, erstmals zum 31. Dezember 1995, für den jeweils abgelaufenen jährlichen Entrichtungszeitraum. Sie übermitteln den anderen Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, innerhalb von drei Monaten eine Mitteilung hierüber.

Diese Vertragsparteien prüfen gemeinsam die erstellten Mitteilungen und stellen gemeinsam deren Richtigkeit fest.

Das so festgestellte Gebührenaufkommen wird zwischen den Vertragsparteien wie folgt verteilt:

- Das Königreich Belgien erhält 13 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich Dänemark erhält 4 vom Hundert dieses Aufkommens,
- die Bundesrepublik Deutschland erhält 73 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Großherzogtum Luxemburg erhält 1 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich der Niederlande erhält 9 vom Hundert dieses Aufkommens.

Auf einstimmigen Beschluß der Vertragsparteien können diese Vomhundertsätze unter Zugrundelegung statistischer Angaben geändert werden, aus denen hervorgeht, inwieweit die betreffenden Verkehrsunternehmen die Verkehrswege einer jeden Vertragspartei, die das gemeinsame Benutzungsgebührensysteem anwendet, benutzt haben. In diesen. Fall unterstützen die Vertragsparteien einander hierbei mit den erforderlichen statistischen Angaben.

somheder, i henhold til stk. 2.

Indtægter, som stammer fra køretøjer, som er indregistreret uden for parternes territorier, i hvilke den fælles afgift opkræves, opgøres og fordeles mellem parterne i henhold til stk. 3.

2) Afgiftsindtægter, som stammer fra transportvirksomheder fra parter, i hvis territorier den fælles afgift opkræves, korrigeres på grundlag af brugsafgiftssatsen, det gennemsnitlige kørte kilometertal pr. lastbil og det antal kilometer, som transportvirksomheder fra én part har kørt i en anden parts territorium i 1992. Parterne stiller hertil de nødvendige statistiske oplysninger til rådighed for hinanden. To eller flere parter kan aftale at undlade at korrigere indtægterne fra den fælles brugsafgift.

Korrekturen foretages på grundlag af følgende formel:

$C(D - E) = F$, hvor $C = A/B$.

A = den årlige afgift på ECU 1.250,

B = det gennemsnitlige årlige kilometertal på 130.000 km,

C = satsen for den fælles brugsafgift pr. kørt kilometer,

D = antal kilometer kørt af køretøjer fra part B i part A's territorium,

E = antal kilometer kørt af køretøjer fra part A i part B's territorium,

F = korrigeringsbeløb.

3) Med henblik på fordelingen opgør parterne, i hvis territorier den fælles afgift opkræves, først størrelsen af de afgiftsindtægter, der er betalt til dem for køretøjer, der er indregistreret uden for disses territorier. Opgørelsen foretages ved udgangen af hvert kalenderår, første gang pr. 31. december 1995, for den forløbne årlige betalingsperiode. De udfærdiger inden for tre måneder en meddelelse herom til de andre parter, i hvis territorier den fælles afgift opkræves.

Disse parter kontrollerer sammen de udfærdigede meddelelser og bekræfter sammen rigtigheden heraf.

De opgjorte afgiftsindtægter fordeles mellem parterne som følger:

- Kongeriget Belgien modtager 13 % af indtægterne,
- Kongeriget Danmark modtager 4 % af indtægterne,
- Forbundsrepublikken Tyskland modtager 73 % af indtægterne,
- Storhertugdømmet Luxembourg modtager 1 % af indtægterne,
- Kongeriget Nederlandene modtager 9 % af indtægterne.

Disse procentsatser kan ved enstemmig vedtagelse ændres på grundlag af statistiske oplysninger, som viser, hvorvidt de pågældende transportvirksomheder har benyttet infrastrukturen hos hver af de parter, der anvender det fælles vejbrugersystem. Hertil stiller parterne de nødvendige statistiske oplysninger til rådighed for hinanden.

corrigé conformément au paragraphe 2.

Le produit du droit d'usage provenant de véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, est déterminé et réparti entre ces Parties contractantes conformément au paragraphe 3.

2) Le produit du droit d'usage provenant des transporteurs des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu est corrigé sur la base du taux du droit d'usage, du nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule et du nombre de kilomètres parcourus par les transporteurs d'une Partie contractante sur le territoire d'une autre Partie contractante en 1992. Les Parties contractantes se communiqueront les données statistiques nécessaires. Deux ou plusieurs Parties contractantes peuvent convenir de ne pas appliquer de correction au produit du droit d'usage commun.

La correction est effectuée sur la base de la formule suivante:

$C(D - E) = F$, où $C = A/B$.

A = droit d'usage annuel de 1 250 ECU;

B = kilométrage annuel moyen par véhicule de 130 000 km;

C = montant du droit d'usage commun par kilomètre parcouru;

D = nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Partie contractante A par les véhicules de la Partie contractante B;

E = nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Partie contractante B par les véhicules de la Partie contractante A;

F = montant auquel s'applique la correction.

3) En vue de la répartition du produit du droit d'usage perçu sur les véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, les Parties contractantes déterminent le montant du produit qui leur a été versé. Ce calcul se fera à la fin de l'année calendrier en cours, et ce pour la première fois au 31 décembre 1995, pour la période annuelle de perception révolue. Les informations qui s'y rapportent sont transmises aux autres Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, endéans les trois mois.

Ces Parties contractantes procèdent, en commun, à la vérification de ces informations et établissent leur exactitude.

Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes:

- le Royaume de Belgique obtient 13% de ce produit;
- le Royaume de Danemark obtient 4% de ce produit;
- la République fédérale d'Allemagne obtient 73% de ce produit;
- le Grand-Duché de Luxembourg obtient 1% de ce produit;
- le Royaume des Pays-Bas obtient 9% de ce produit.

Ces pourcentages peuvent être corrigés par décision unanime des Parties contractantes sur la base des statistiques reflétant l'utilisation qui est faite par les entreprises concernées de l'infrastructure de chaque Partie contractante participant au droit d'usage commun. Dans ce but, les Parties contractantes collaborent en se communiquant mutuellement les données statistiques nécessaires.

gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden tussen deze Verdragsluitende Partijen gecorrigeerd overeenkomstig het tweede lid.

Inkomsten uit het gebruiksrecht die afkomstig zijn van voertuigen die geregistreerd staan buiten het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden overeenkomstig het derde lid vastgesteld en tussen deze Verdragsluitende Partijen verdeeld.

2) Inkomsten uit het gebruiksrecht die afkomstig zijn van de vervoersondernemingen van de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden tussen twee Verdragsluitende Partijen gecorrigeerd op basis van de hoogte van het gebruiksrecht, het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per motorvoertuig en het aantal kilometers dat de vervoersondernemingen van de ene Verdragsluitende Partij in 1992 hebben afgelegd binnen het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij. De Verdragsluitende Partijen verstrekken elkaar hiertoe de vereiste statistische gegevens. Twee of meer Verdragsluitende Partijen kunnen besluiten af te zien van correctie van de inkomsten uit het gemeenschappelijk gebruiksrecht.

De correctie geschiedt aan de hand van de volgende formule:

$C(D - E) = F$, waarbij $C = A/B$.

A = jaarlijks gebruiksrecht ad 1.250 ECU.

B = gemiddeld afgelegde afstand van 130 000 km per jaar.

C = hoogte van het gemeenschappelijk gebruiksrecht per afgelegde kilometer.

D = aantal kilometers afgelegd in Verdragsluitende Partij A door voertuigen uit Verdragsluitende Partij B.

E = aantal kilometers afgelegd in Verdragsluitende Partij B door voertuigen uit Verdragsluitende Partij A.

F = te corrigeren bedrag.

3) Ten behoeve van de verdeling stellen de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, eerst de hoogte vast van de aan hen betaalde gebruiksrechten voor voertuigen die geregistreerd staan buiten het grondgebied van deze Verdragsluitende Partijen. De vaststelling geschiedt steeds aan het eind van het lopende kalenderjaar, voor het eerst op 31 december 1995, voor het afgelopen jaarlijkse betalingstijvak. Zij doen hiervan binnen drie maanden een mededeling toekomen aan de andere Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven.

Deze Verdragsluitende Partijen controleren gezamenlijk de opgestelde mededelingen en stellen gezamenlijk de juistheid ervan vast.

De aldus vastgestelde inkomsten uit het gebruiksrecht worden als volgt onder de Verdragsluitende Partijen verdeeld:

- het Koninkrijk België ontvangt 13% van deze inkomsten;
- het Koninkrijk Denemarken ontvangt 4% van deze inkomsten;
- de Bondsrepubliek Duitsland ontvangt 73% van deze inkomsten;
- het Groothertogdom Luxemburg ontvangt 1% van deze inkomsten;
- het Koninkrijk der Nederlanden ontvangt 9% van deze inkomsten.

Bij unaniem besluit van de Verdragsluitende Partijen kunnen deze percentages worden veranderd op basis van statistische gegevens waaruit blijkt in hoeverre de desbetreffende vervoersondernemingen gebruik hebben gemaakt van de infrastructuur van iedere Verdragsluitende Partij die het gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten toepast. In dat geval verstrekken de Verdragsluitende Partijen elkaar hiertoe de vereiste statistische gegevens.

(4) Die Vertragsparteien stellen einstimmig die nach vorstehenden Methoden ermittelten Ausgleichsbeträge fest und führen den Zahlungsausgleich innerhalb eines Monats nach Feststellung der Ausgleichsbeträge durch.

Artikel 14

Einrichtung eines Koordinierungsausschusses

(1) Zur Durchführung der in diesem Übereinkommen genannten gemeinsamen Arbeiten zum Zweck der gemeinsamen Gebührenerhebung richten die Vertragsparteien einen Koordinierungsausschuß ein. Dieser nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

1. die Anwendung des Korrektur- und Verteilungsschlüssels nach diesem Übereinkommen;
2. die Überwachung und Abrechnung der Gebührenerhebung in den Staaten, in denen die gemeinsame Gebühr nicht erhoben wird;
3. die Koordinierung der nationalen Aufsichtsgremien der Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird.

(2) Der Koordinierungsausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung, in der das Verfahren und die in diesem Übereinkommen genannten Beschlußfassungen im einzelnen geregelt werden.

(3) Der Koordinierungsausschuß hält mindestens einmal jährlich auf Einladung einer Vertragspartei eine Sitzung ab. Auf Antrag einer Vertragspartei ist der Koordinierungsausschuß einzuberufen.

(4) Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften wird zu allen Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Artikel 15

Schiedsverfahren

Jede Streitigkeit, die zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens und hierzu getroffener ergänzender Vereinbarungen entsteht und nicht durch unmittelbare Verhandlungen im Rahmen des Koordinierungsausschusses beigelegt werden kann, wird auf Antrag einer Vertragspartei nach Artikel 182 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vorgelegt.

Artikel 16

Beitritt

Jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union kann diesem Übereinkommen beitreten. Der Beitritt wird in einem Übereinkommen zwischen diesem Staat und den Vertragsparteien geregelt.

Artikel 17

Verzicht auf Gebührenerhebung

(1) Jede Vertragspartei kann auf die Erhebung der gemeinsamen Benutzungsgebühr verzichten oder beschließen, die Erhebung der gemeinsamen Gebühr in ihrem Hoheitsgebiet einzustellen. Sie darf jedoch keine nationale zeitabhängige Benutzungsgebühr und vor dem 1. Januar 1998 kein nationales generelles entfernungsabhängiges Benutzungsgebührensysteem einführen.

(2) Die Einstellung der Gebührenerhebung ist dem Verwahrer neun Monate vorher schriftlich anzuzeigen. Mit Wirkung vom gleichen Zeitpunkt können andere Vertragsparteien die Erhebung der Gebühr mit einer auf sechs Monate verkürzten Anzeigefrist gleichfalls einstellen.

(3) In diesen Fällen passen die Vertragsparteien auf Vorschlag des in Artikel 14 bezeichneten Koordinierungsausschusses den in

4) Parteme fastsætter ved enstemmig vedtagelse kompensationsbeløbene opgjort efter ovenstående metoder og foretager afregning inden for en måned efter fastsættelse af disse beløb.

Artikel 14

Nedsættelse af et koordineringsudvalg

1) Parteme nedsætter et koordineringsudvalg til iværksættelse af samarbejdet om den fælles afgiftsopkrævning som nævnt i nærværende aftale. Koordineringsudvalget varetager især følgende opgaver:

1. Anvendelse af korrigerings- og fordelingsnøglen i henhold til nærværende aftale.
2. Overvågning og afregning af afgiftsbetalingen i de stater, i hvilke den fælles afgift ikke opkræves.
3. Koordinering af de nationale kontrolinstanser i de stater, i hvilke den fælles afgift opkræves.

2) Koordineringsudvalget fastsætter en forretningsorden, i hvilken beslutningsprocessen og de i nærværende aftale nævnte vedtagelser er specificeret i enkeltheder.

3) Koordineringsudvalget afholder møder, når en af parterne indkalder et sådant, og mindst én gang om året. Koordineringsudvalget træder sammen efter anmodning fra en part.

4) Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber inviteres til at overvære alle koordineringsudvalgets møder.

Artikel 15

Voldgift

Enhver tvist, der måtte opstå mellem parterne vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af nærværende aftale med tillæg, og som ikke kan afgøres ved direkte forhandlinger i koordineringsudvalgets regi, afgøres efter anmodning fra en part i henhold til artikel 182 i traktaten til oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab af Domstolen for De Europæiske Fællesskaber.

Artikel 16

Tiltrædelse

Hver medlemsstat af Den Europæiske Union kan tiltræde nærværende aftale. Tiltrædelsen reguleres ved indgåelse af en aftale mellem den pågældende stat og parterne.

Artikel 17

Afståelse fra at opkræve afgifter

1) Hver part kan afstå fra at opkræve den fælles brugsafgift eller beslutte at ophøre med at opkræve den fælles brugsafgift i sit territorium. Parterne må dog ikke indføre tidsafhængige brugsafgifter på nationalt plan og inden 1. januar 1998 ikke indføre generelle afstandsafhængige brugsafgiftssystemer på nationalt plan.

2) Ophøret af afgiftsopkrævningen skal ni måneder forinden skriftligt meddeles depositaren. Med virkning fra samme tidspunkt kan andre parter ligeledes ophøre med at opkræve afgiften med en informationsfrist reduceret til seks måneder.

3) I disse tilfælde justerer parterne efter oplæg fra koordineringsudvalget i henhold til artikel 14 den ved artikel 13, stk. 3

4) Les Parties contractantes établissent à l'unanimité les montants de compensation déterminés selon les méthodes décrites ci-avant et effectuent les paiements compensatoires dans le mois qui suit l'établissement des montants de compensation.

Article 14

Instauration d'un comité de coordination

1) Afin d'effectuer les travaux communs décrits dans le présent Accord aux fins de la perception d'un droit d'usage commun, les Parties contractantes créent un comité de coordination. Celui-ci assure notamment les fonctions suivantes:

1. application de la clé de correction et de répartition conformément aux dispositions du présent Accord;
2. contrôle et décompte de la distribution du droit d'usage dans les Etats qui ne prélèvent pas le droit d'usage commun;
3. coordination des organes nationaux de surveillance établis par les Parties contractantes qui prélèvent le droit d'usage commun.

2) Le comité de coordination adopte un règlement intérieur qui fixe les détails de la procédure et de la prise des décisions citées dans le présent Accord.

3) Le comité de coordination se réunit au moins une fois par an sur invitation d'une des parties contractantes. Le comité doit être convoqué sur demande d'une Partie contractante.

4) La Commission des Communautés européennes sera invitée à participer à toutes les réunions du comité de coordination.

Article 15

Procédure d'arbitrage

Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et des arrangements complémentaires y afférents, qui ne peut être réglé par des négociations directes dans le cadre du comité de coordination, est réglé par la Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne.

Article 16

Adhésion

Tout Etat membre de l'Union européenne peut adhérer au présent Accord. L'adhésion est réglée dans un accord à conclure entre cet Etat et les Parties contractantes.

Article 17

Renonciation à la perception du droit d'usage

1) Chaque partie contractante peut renoncer à prélever le droit d'usage commun ou décider de cesser de le percevoir sur son territoire. Dans ce cas, elle ne peut introduire de droit d'usage national lié au temps d'utilisation ni introduire avant le 1^{er} janvier 1998 un système général national de droit d'usage lié à la distance parcourue.

2) La cessation de la perception du droit d'usage commun doit être communiquée au depositaire avec un préavis de neuf mois. A partir de cette date les autres Parties contractantes peuvent également cesser la perception du droit d'usage commun sous réserve d'un préavis réduit à six mois.

3) Dans ces cas, les Parties contractantes adaptent, sur proposition du comité de coordination visé à l'article 14, la clé de

4) De Verdragsluitende Partijen stellen de volgens de hierboven beschreven methoden berekende verrekeningsbedragen unaniem vast en voeren de verrekening uit binnen een maand na de vaststelling van de verrekeningsbedragen.

Artikel 14

Instelling van een coördinatiecommissie

1) Voor de uitvoering van de in dit Verdrag genoemde gemeenschappelijke werkzaamheden ten behoeve van de gemeenschappelijke heffing van het gebruiksrecht stellen de Verdragsluitende Partijen een coördinatiecommissie in. Deze heeft in het bijzonder de volgende taken:

1. de toepassing van de correctie- en verdeelsleutel overeenkomstig dit Verdrag;
2. het toezicht op en de afrekening van rechten die worden geïnd in staten waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht niet wordt geheven;
3. de coördinatie tussen de nationale toezichhoudende autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven.

2) De coördinatiecommissie stelt haar eigen reglement op, waarin de bijzonderheden worden geregeld van de werkwijze en de in dit Verdrag genoemde te nemen beslissingen.

3) De coördinatiecommissie houdt ten minste eens per jaar zitting op uitnodiging van een Verdragsluitende Partij. Op verzoek van een Verdragsluitende Partij dient de coördinatiecommissie te worden bijeengeroepen.

4) De Commissie van de Europese gemeenschappen wordt uitgenodigd bij alle zittingen van de coördinatiecommissie.

Artikel 15

Arbitrageprocedure

Ieder geschil dat tussen de Verdragsluitende Partijen ontstaat betreffende de uitlegging of toepassing van dit Verdrag en de hiertoe gemaakte aanvullende afspraken, en dat niet door rechtstreekse onderhandelingen binnen het kader van de coördinatiecommissie kan worden beslecht, wordt op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen overeenkomstig artikel 182 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 16

Toetreding

Iedere Lid-Staat van de Europese Unie kan tot dit Verdrag toetreden. De toetreding wordt geregeld in een Verdrag tussen die Staat en de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 17

Afzien van heffing van het gebruiksrecht

1) Iedere Verdragsluitende Partij kan afzien van heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht of besluiten de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht binnen haar grondgebied te beëindigen. Zij kan echter geen nationaal aan een tijdvak gebonden gebruiksrecht invoeren, en voor 1 januari 1998 geen nationaal algemeen aan een afstandgebonden stelsel van gebruiksrechten invoeren.

2) Van beëindiging van heffing van het gebruiksrecht dient negen maanden van tevoren schriftelijk kennisgeving te worden gedaan aan de Depositaris. Met ingang van hetzelfde tijdstip kunnen andere Verdragsluitende partijen de heffing van het gebruiksrecht eveneens beëindigen met een tot zes maanden berekende kennisgevingstermijn.

3) In deze gevallen passen de Verdragsluitende Partijen op voorstel van de in artikel 14 beschreven coördinatiecommissie de

Artikel 13 Absatz 3 genannten Verteilungsschlüssel an. Die Annahme dieser Anpassung erfolgt durch diplomatischen Notenwechsel.

fastsatte fordelingsnøgle. Denne justering godkendes ved diplomatisk noteudveksling.

Artikel 18 **Kündigung**

(1) Dieses Übereinkommen kann erstmals zum 31. Dezember 1997 durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Verwahrer mit einer Frist von neun Monaten gekündigt werden. Nach diesem Zeitpunkt kann das Übereinkommen mit der zuvor genannten Frist jeweils zum Ende eines Kalenderjahrs gekündigt werden.

Macht eine Vertragspartei von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch, so können die anderen Vertragsparteien ihrerseits das Übereinkommen mit einer auf sechs Monate verkürzten Frist kündigen.

Die Vertragspartei, die von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch macht, darf keine nationale zeitabhängige Benützungsg Gebühr einführen.

(2) Im Fall einer Kündigung nach Absatz 1 passen die verbleibenden Vertragsparteien den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Verteilungsschlüssel an. Die Annahme dieser Anpassung erfolgt durch diplomatischen Notenwechsel.

Artikel 19 **Inkrafttreten**

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem alle Vertragsparteien der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf diplomatischem Weg schriftlich mitgeteilt haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

(2) Der Verwahrer übermittelt den Regierungen aller Vertragsparteien die in Absatz 1 bezeichneten Mitteilungen und teilt ihnen den Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens mit.

(3) Falls eine oder mehrere Vertragsparteien die in Absatz 1 genannte Mitteilung nicht vor dem 1. Januar 1995 abgeben können, können die übrigen Vertragsparteien oder auch nur eine von ihnen das Übereinkommen ab diesem Zeitpunkt vorläufig anwenden.

Artikel 20 **Geltungsdauer**

Dieses Übereinkommen gilt bis zum 31. Dezember 2019. Es kann durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien verlängert werden.

Geschehen zu Brüssel am 9. Februar 1994 in dänischer, deutscher, französischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Kommission der Europäischen Gemeinschaften hinterlegt und verwahrt wird; diese übermittelt jeder Vertragspartei eine beglaubigte Abschrift.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For regeringen i Forbundsrepublikken Tyskland
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland

Artikel 18 **Opsigelse**

1) Nærværende aftale kan først opsiges pr. 31. december 1997 med ni måneders varsel ved en skriftlig erklæring til depositaren. Efter dette tidspunkt kan aftalen til enhver tid opsiges med fornævnte varsel til udgangen af et kalenderår.

Udnytter en part sin opsigelsesret, kan de øvrige parter opsiges aftalen med en frist reduceret til seks måneder.

Den part, der udnytter sin opsigelsesret, må ikke indføre en tidsafhængig brugsafgift på nationalt plan.

2) I tilfælde af en opsigelse i henhold til stk. 1 justerer de øvrige parter fordelingsnøglen fastsat ved artikel 13, stk. 3. Denne justering godkendes ved diplomatisk noteudveksling.

Artikel 19 **Ikrafttræden**

1) Nærværende aftale træder i kraft den første dag i den måned, efter hvilken alle parter ad diplomatisk vej skriftligt har meddelt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, at de påkrævede nationale forudsætninger for aftalens ikrafttræden er opfyldt.

2) Depositaren notificerer alle parter regeringer om de i stk. 1 omhandlede meddelelser og informerer dem om datoen for aftalens ikrafttræden.

3) Såfremt en eller flere parter ikke kan afgive den i stk. 1 nævnte meddelelse før 1. januar 1995, kan de øvrige parter eller blot en af dem foreløbig anvende den foreliggende aftale fra dette tidspunkt.

Artikel 20 **Gyldighedsperiode**

Denne aftale gælder indtil 31. december 2019. Den kan forlænges ved aftale mellem to eller flere parter.

Udarbejdet i Bruxelles den 9. februar 1994 på dansk, fransk, hollandsk og tysk med samme gyldighed, i en originaludgave, som deponeres i arkivet hos Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber; Kommissionen sender hver part en bekræftet kopi.

Für die Regierung des Königreichs Dänemark
For regeringen i Kongeriget Danmark
Pour le gouvernement du Royaume du Danemark
Voor de Regering van het Koninkrijk Denemarken

répartition fixée à l'article 13 paragraphe 3. L'approbation de cette adaptation se fait par échange de notes diplomatiques.

Article 18 Dénonciation

1) Le présent Accord peut être par dénoncé pour la première fois au 31 décembre 1997 une déclaration écrite au dépositaire et sous réserve d'un préavis de neuf mois. Après cette date, il peut être dénoncé à la fin de chaque année civile sous réserve du préavis précité.

Au cas où une des Parties contractantes exerce son droit de dénonciation, les autres Parties contractantes peuvent dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis réduit à six mois.

La Partie contractante, qui exerce son droit de dénonciation, ne peut introduire de droit d'usage national lié au temps d'utilisation.

2) Dans le cas d'une dénonciation conformément au paragraphe 1, les parties contractantes restantes adaptent la clé de répartition fixée à l'article 13 paragraphe 3. L'approbation de cette adaptation se fait par échange de notes diplomatiques.

Article 19 Entrée en vigueur

1) Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant celui où toutes les Parties contractantes ont notifié à la Commission des Communautés européennes par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nationales nécessaires à l'entrée en vigueur sont remplies.

2) Le dépositaire transmet aux gouvernements de toutes les Parties contractantes les notifications visées au paragraphe 1 et leur communique la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

3) Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes n'ont pu remettre la notification visée au paragraphe 1 avant le 1^{er} janvier 1995, les autres Parties contractantes, ou même une d'entre-elles, peuvent appliquer le présent Accord à partir de cette date, à titre provisoire.

Article 20 Durée de validité

Le présent Accord est valable jusqu'au 31 décembre 2010. Deux Parties contractantes ou plus peuvent convenir de prolonger cette durée.

Fait à Bruxelles le 9 février 1994 en langues allemande, danoise, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission des Communautés européennes; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

Für die Regierung des Königreichs Belgien
For regeringen i Kongeriget Belgien
Pour le Gouvernement du Royau de Belgique
Voor de Regering van het Koninkrijk België

in artikel 13, derde lid, genoemde verdeelsleutel aan. De aanneming van deze aanpassing geschiedt door middel van diplomatieke-notawisseling.

Artikel 18 Opzegging

1) Dit Verdrag kan voor het eerst per 31 december 1997 door middel van een aan de Depositaris gerichte schriftelijke verklaring worden opgezegd, met een opzegtermijn van negen maanden. Na dit tijdstip kan het Verdrag met inachtneming van bovengenoemde termijn aan het eind van ieder kalenderjaar worden opgezegd.

Indien een Verdragsluitende Partij gebruik maakt van haar opzeggingsrecht, dan kunnen de overige Verdragsluitende Partijen hunnerzijds het Verdrag opzeggen met inachtneming van een tot zes maanden bekorte opzegtermijn.

De Verdragsluitende Partij die gebruik maakt van haar opzeggingsrecht, mag geen nationaal tijdgebonden gebruiksrecht invoeren.

2) In geval van een opzegging overeenkomstig het eerste lid passen de overgebleven Verdragsluitende Partijen de in artikel 13, derde lid, genoemde verdeelsleutel aan. De aanneming van deze aanpassing geschiedt door middel van diplomatieke-notawisseling.

Artikel 19 Inwerkingtreding

1) Dit verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de binnen hun staten geldende voorwaarden voor de inwerkingtreding van het Verdrag is voldaan.

2) De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag mede.

3) Indien een of meer Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededeling niet voor 1 januari 1995 kunnen doen, kunnen de overige Verdragsluitende Partijen of zelfs slechts één van hen het onderhavige Verdrag vanaf die datum voorlopig toepassen.

Artikel 20 Geldigheidsduur

Dit Verdrag geldt tot 31 december 2019. Het kan worden verlengd indien twee of meer Verdragsluitende Partijen zulks overeenkomen.

Gedaan te Brussel op 9 februari 1994 in de Deense, de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen; deze doet iedere Verdragsluitende Partij een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

Für die Regierung des Großherzogtums Luxemburg
For regeringen i Storhertugdømmet Luxembourg
Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande
For regeringen i Kongeriget Nederlandene
Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

Denkschrift zum Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

I. Allgemeines

Nach jahrzehntelangen Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften und nachdem eine deutsche nationale Lösung zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge mit dem Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30. April 1990 durch Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 19. Mai 1992 verhindert worden ist, konnte sich der Rat der EG-Verkehrsminister auf seiner Sondertagung am 19. Juni 1993 auf ein System zur Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr in der Gemeinschaft politisch einigen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, daß es nunmehr ohne EG-rechtliches Risiko möglich wurde, die Kfz-Steuern für Lkw oberhalb eines vorgesehenen Mindestsatzes zu verändern und gleichzeitig die Möglichkeit eröffnet wurde, im Rahmen eines Verbundes mit den Benelux-Staaten und Dänemark eine zeitbezogene Autobahngebühr für schwere deutsche und ausländische Nutzfahrzeuge einzuführen.

Das vorliegende Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen setzt die am 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebene gemeinsame Erklärung der Verkehrsminister Belgiens, Dänemarks, Luxemburgs, der Niederlande und Deutschlands über ein gemeinsames Benutzungsgebührensysteem für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, um. Das Übereinkommen bewegt sich dabei im Rahmen der vom Rat der Europäischen Gemeinschaften am 25. Oktober 1993 verabschiedeten Richtlinie über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und macht von der hierin vorgesehenen Möglichkeit der Erhebung von Benutzungsgebühren im Verbund Gebrauch.

Dieses für alle Vertragsparteien neue Instrument einer zeitbezogenen Gebührenerhebung im Verbund stellt einen Einstieg in eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Bereich des Schwerlastverkehrs dar. Nach dem Regierungsübereinkommen ist es jedem der Unterzeichnerstaaten freigestellt, nach dem 1. Januar 1998 ein generelles, entfernungsabhängiges, elektronisches Gebührensysteem einzuführen. Die Einführung einer solchen streckenbezogenen und nutzungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr wird dann zu einer noch konsequenteren Umsetzung des Verursacherprinzips im Bereich des Straßenverkehrs führen.

Aus den vorgenannten Gründen besteht deshalb zwischen der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und dem vorliegenden Übereinkommen ein enger Sachzusammenhang.

Den Kernbereich des Übereinkommens bilden dabei folgende Regelungen:

- Die Vertragsparteien werden eine gemeinsame Autobahngebühr auf ihrem Hoheitsgebiet für Kraftfahrzeuge erheben, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 t haben. Jede Vertragspartei kann dabei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge die Gebührenpflicht über die Autobahnen hinaus auf das gesamte Straßennetz ausdehnen.
- Es wird Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresgebühren geben. Es ist zulässig, daß eine Vertragspartei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erhebt.
- Die Gebühr wird einschließlich der Verwaltungskosten für Kraftfahrzeuge mit bis zu 3 Achsen bzw. 4 oder mehr Achsen für ein Jahr 750 ECU bzw. 1250 ECU für einen Monat 75 ECU bzw. 125 ECU für eine Woche 20 ECU bzw. 33 ECU betragen. Die Gebühr für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.
- Aus wirtschaftlichen, geographischen und politischen Gründen sind übergangsweise Ermäßigungen bei der Gebühr um die Hälfte für Kraftfahrzeuge vorgesehen, die in Griechenland, Irland und Portugal zugelassen sind.
- Der Nachweis über die Entrichtung der Gebühr wird über eine entsprechende Bescheinigung erbracht.
- Es ist vorgesehen, daß alle praktischen Fragen, wie z. B. die Organisation der Gebührenerhebung, sowie die Möglichkeit der Gebührenerhebung bereits außerhalb des Gebietes der künftigen Verbundstaaten auf Verwaltungsebene geregelt werden.

Im Übereinkommen werden im Rahmen der Inkrafttretensregelung Vorkehrungen getroffen, daß eine Gebührenerhebung entsprechend diesem Übereinkommen auch schon vor dessen Inkrafttreten ab 1. Januar 1995 verwirklicht werden kann.

II. Besonderes

Zu Artikel 1

Artikel 1 legt den von den Vertragsparteien mit diesem Übereinkommen verfolgten Zweck dar.

Zu Artikel 2

Artikel 2 definiert die im Übereinkommen verwandten Begriffe, wobei im wesentlichen auf die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten zurückgegriffen wird.

Zu Artikel 3

Absatz 1 Satz 1 regelt die Gebührenpflicht und bestimmt die Straßen (Autobahnen) und Kraftfahrzeuge, auf die sie sich erstreckt.

Absatz 1 Satz 2 sieht in Übereinstimmung mit Artikel 9 der Richtlinie 93/89/EWG die Möglichkeit vor, bestimmte grenzüberschreitende Autobahnabschnitte zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die nicht dem Verbund angehören, von der Gebühr auszunehmen. Diese Fallgestaltung ist derzeit nur an Autobahngrenzübergängen zur französischen Republik gegeben und auf einen entsprechenden französischen Wunsch mit Blick auf die dortige Gebührenpraxis in das Übereinkommen aufgenommen worden.

Absatz 2 erlaubt die Ausdehnung der Gebührenpflicht auch auf andere Abschnitte des primären Straßennetzes, wenn dies insbesondere aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Diese Fälle können vor allem bei durch die Gebührenpflicht auf Autobahnen gegebenenfalls ausgelöste und nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf nicht gebührenpflichtige Straßen auftreten.

Absatz 3 erlaubt die Ausdehnung der Gebührenpflicht auf das gesamte Straßennetz nur für einheimische Kraftfahrzeuge. Diese Möglichkeit wurde insbesondere auf Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks aufgenommen, die hiervon für die eigenen Fahrzeuge Gebrauch zu machen gedenken.

Absatz 4 stellt fest, daß die Gebühr fahrzeuggebunden entrichtet wird.

Zu Artikel 4

Absatz 1 nimmt Kraftfahrzeuge, die der Definition nach eigentlich der Gebührenpflicht unterlägen, von dieser aus, wenn es sich dabei um Kraftfahrzeuge der Streitkräfte und von in der Regel hoheitlich handelnden Behörden oder Notdiensten sowie um Kraftfahrzeuge des Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes handelt. Die Vorschrift lehnt sich dabei insbesondere auf Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks an die in Artikel 6 Abs. 3 erster Anstrich der Richtlinie 93/89/EWG getroffene Formulierung an. Dabei bestand zwischen den Vertragsparteien Einigkeit, daß unter dem Begriff „Kraftfahrzeuge der Ordnungsbehörden“ auch die Kraftfahrzeuge der jeweiligen Grenzschutzbehörden und Polizeibehörden eines Staates zu verstehen sind.

Absatz 2 sieht weitere Ausnahmemöglichkeiten für das jeweilige Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für Kraftfahrzeuge vor, die nur gelegentlich im Straßenverkehr eingesetzt werden 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. Diese Regelung geht insbesondere auf den Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks zurück, und ist für diese deshalb von Bedeutung, weil diese Staaten für einheimische Kraftfahrzeuge die Gebührenpflicht auf das gesamte Straßennetz auszudehnen gedenken, nur die Entrichtung einer Jahresgebühr für diese zulassen wollen und damit dieser Gebühr steuerähnlichen Charakter geben. Insofern wollen diese Staaten auch bei der Gebührenregelung die gleichen Befreiungsmöglichkeiten eingeräumt sehen, wie sie derzeit im Kraftfahrzeugsteuerrecht dieser Länder weitgehend vorgesehen sind.

Absatz 3 regelt die weiteren Voraussetzungen für die Gebührenbefreiungen nach Absatz 1 und das Verfahren der Unterrichtung bei Gebrauchmachen von der Befreiungsmöglichkeit nach Absatz 2.

Absatz 4 legt fest, daß bei Fahrzeugkombinationen für die Feststellung der Tatsache der Gebührenbefreiung jeweils das Motorfahrzeug der maßgebliche Anknüpfungspunkt hierfür ist.

Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt die Person des Gebührenschuldners und ordnet bei mehreren Gebührenschuldern die Gesamtschuldnerschaft an.

Zu Artikel 6

Nach Artikel 6 ist vorgesehen, daß alle praktischen Fragen, wie z. B. die Organisation der Gebührenerhebung, sowie die Möglichkeit der Gebührenentrichtung bereits außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien, die die gemeinsame Benutzungsgebühr erheben, auf Verwaltungsebene geregelt wird. Dies ist notwendig, da der organisatorische Aufbau aus zeitlichen Gründen zum überwiegenden Teil erst nach Unterzeichnung des Abkommens bewerkstelligt werden kann.

Zu Artikel 7

Absatz 1 regelt, daß die Gebühren nach Kalendertagen, Wochen, Monaten oder längstens für ein Jahr entrichtet werden können.

Absatz 2 bestimmt, daß mit Ausnahme des Kalendertages die übrigen vorgesehenen Zeiträume für die Gebührenentrichtung an jedem Kalendertag beginnen können.

Absatz 3 bestimmt, daß es zulässig ist, das eine Vertragspartei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben darf. Dies entspricht einem Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks.

Zu Artikel 8

In Artikel 8 werden die Gebührensätze einschließlich der Verwaltungskosten für die jeweiligen Entrichtungszeiträume und Kraftfahrzeugklassen festgelegt.

Absatz 5 regelt die besondere Gebührenermäßigung für Kraftfahrzeuge, die in Griechenland, Irland oder Portugal zugelassen sind.

Absatz 6 regelt den für die Benelux-Staaten und Dänemark wichtigen Sonderfall unterschiedlicher Fahrzeugkombinationen mit der Folge unterschiedlicher Gebührensätze im Rahmen der Jahresgebühr nach Absatz 1.

Absatz 7 regelt die Umrechnung der in ECU festgelegten Gebührensätze in die jeweiligen Landeswährungen der Vertragsparteien.

Zu Artikel 9

Artikel 9 bestimmt, daß der Nachweis der Entrichtung der Gebühr über eine entsprechende Bescheinigung (Absatz 1) mit den dort bezeichneten Mindestanforderungen an den Inhalt (Absatz 2) geführt wird und ordnet die Mitführungspflicht der Bescheinigung bei der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen an (Absatz 3).

Zu Artikel 10

Artikel 10 regelt die Gebührenerstattung, die nur bei einer Jahresgebühr vorgesehen ist.

Absatz 3 gibt den Vertragsparteien, die nur die Entrichtung von Jahresgebühren für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge vorsehen die Möglichkeit, die Erstattung gänzlich auszuschließen.

Zu Artikel 11

Artikel 11 überläßt die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenentrichtung jeweils der Verantwortung der Vertragsparteien. Er regelt das Verfahren der hierzu notwendigen gegenseitigen Unterrichtung und geht von einer Zusammenarbeit der Vertragsparteien und der von ihnen bestimmten Behörden zu Kontrollzwecken aus.

Zu Artikel 12

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsparteien, die Ahndung von Verstößen gegen die Gebührenpflicht oder gegen die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung im Rahmen ihres jeweils einschlägigen nationalen Rechts zu gewährleisten.

Zu Artikel 13

Artikel 13 regelt die Verteilung des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien, die die gemeinsame Gebühr erheben. Absatz 1 regelt dabei die hierfür geltenden Grundsätze.

In Absatz 2 wird die Korrektur des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien geregelt, die die gemeinsame Gebühr erheben und das von Verkehrsunternehmen dieser Vertragsparteien stammt.

Absatz 3 regelt die Verteilung des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien, die die gemeinsame Gebühr erheben und das für Kraftfahrzeuge entrichtet wurde, die außerhalb des Hoheitsgebietes dieser Vertragsparteien zugelassen sind.

Absatz 4 regelt das Verfahren des Zahlungsausgleichs zwischen diesen Vertragsparteien.

Zu Artikel 14

In Artikel 14 werden die Einrichtung und die Aufgabe eines Koordinierungsausschusses der Vertragsparteien geregelt. Das nähere Verfahren der Arbeiten des Koordinierungsausschusses soll nach Absatz 2 in einer Geschäftsordnung im einzelnen geregelt werden.

Zu Artikel 15

Artikel 15 regelt das Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien.

Zu Artikel 16

Artikel 16 regelt den Beitritt anderer Staaten der Europäischen Union zum Übereinkommen.

Zu Artikel 17

Artikel 17 regelt die Besonderheit, daß eine Vertragspartei von Anfang an auf die Erhebung der gemeinsamen Gebühr verzichten kann oder, wenn sie die gemeinsame Gebühr zunächst erhoben hat, diese Gebührenerhebung einstellen kann, ohne jedoch das Übereinkommen zu kündigen. Sie bleibt damit Vertragspartei. Artikel 17 bestimmt für diese Fälle die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen.

Zu Artikel 18

Artikel 18 regelt die Kündigung des Übereinkommens durch eine Vertragspartei und deren Rechtsfolgen, wobei eine Kündigung erstmals mit Wirkung zum 31. Dezember 1997 zulässig ist.

Zu Artikel 19

Artikel 19 regelt das Inkrafttreten des Übereinkommens, wobei in Absatz 3 eine vorläufige Anwendung ab 1. Januar 1995 vorgesehen ist.

Zu Artikel 20

Artikel 20 regelt insbesondere auf luxemburgischen Wunsch die Geltungsdauer des Übereinkommens und enthält eine Verlängerungsklausel.

Stellungnahme des Bundesrates**1. Zu Artikel 2 (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 ABBG)**

In Artikel 2 sind in § 1 Abs. 2 Nr. 1 die Wörter „zum Autobahndreieck Saarbrücken“ durch die Wörter „zur Anschlußstelle Saarbrücken–Fechingen“ zu ersetzen.

Begründung

Die Ausnahme von der Gebührenpflicht soll bis zu der dem Autobahndreieck Saarbrücken benachbarten Anschlußstelle gelten, denn nur an der Anschlußstelle Saarbrücken–Fechingen können Kraftfahrzeuge aus Richtung Frankreich die Bundesautobahn A 6 verlassen bzw. in Richtung Frankreich auf die Bundesautobahn auffahren. Im Bereich des Autobahndreiecks Saarbrücken werden lediglich die beiden Autobahnen A 6 und A 620 miteinander verknüpft. Eine Gebührenbefreiung lediglich bis zum Autobahndreieck Saarbrücken ermöglicht es nicht, die Autobahn zu verlassen, ohne einen gebührenpflichtigen Abschnitt zu befahren.

2. Zu Artikel 2 (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a ABBG)

In Artikel 2 ist § 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a wie folgt zu fassen:

„a) als Fahrzeugführer eine Bundesautobahn oder einen durch Rechtsverordnung nach § 1 Abs. 3 bezeichneten anderen Abschnitt einer Bundesfernstraße mit einem Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 1 benutzt oder“.

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

3. Zu Artikel 2 (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 ABBG)

In Artikel 2 ist § 4 Abs. 1 Nr. 3 wie folgt zu ändern:

a) In Buchstabe a sind die Wörter „die dort genannten Dokumente“ durch die Wörter „ein dort genanntes Dokument“ zu ersetzen.

b) In Buchstabe b sind die Wörter „die in § 3 Abs. 3 Satz 1 genannten Dokumente“ durch die Wörter „ein in § 3 Abs. 3 Satz 1 genanntes Dokument“ zu ersetzen.

Begründung

Durch den Änderungsvorschlag soll klargestellt werden, daß die in Frage stehenden Tatbestände schon dann erfüllt sind, wenn nur eines der in Artikel 2 § 3 Abs. 3 Satz 1 genannten Dokumente nicht ausgehändigt wird.

4. Zu Artikel 2 (§ 5 Abs. 3 ABBG)

In Artikel 2 sind in § 5 Abs. 3 Satz 1 nach dem Wort „Verwaltungsbehörde“ ein Komma und das Wort „Staatsanwaltschaften“ einzufügen.

Begründung

Es ist erforderlich, auch den Staatsanwaltschaften im Hinblick auf die ihnen obliegenden Aufgaben im Falle eines Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid ein Recht auf Auskunft aus dem Register einzuräumen (vgl. § 30 StVG und § 150a der Gewerbeordnung).

5. Zu Artikel 2 (§ 6 ABBG)

In Artikel 2 ist in § 6 folgender Satz anzufügen:

„Es ist für Verkehrszwecke zu verwenden.“

Begründung

Zur Erhöhung der Akzeptanz der Autobahnbenutzungsgebühr ist es erforderlich, in das Gesetz eine Vorschrift aufzunehmen, mit der die Verwendung des Gebührenaufkommens für Verkehrszwecke gesichert wird.

6. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat begrüßt die geplante Einführung von Autobahnbenutzungsgebühren zum 1. Januar 1995 im Verbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark. Er ist jedoch der Auffassung, daß die festgelegten Gebührensätze zu niedrig angesetzt sind und ab 1. Januar 1997 deutlich angehoben werden sollten. Dadurch könnte die Wettbewerbsposition der Bahn wieder verbessert werden, die durch die Liberalisierung im Straßenverkehr empfindlich leidet, solange die volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs nicht besser gedeckt werden. Der Bundesrat verweist diesbezüglich auf seinen Beschluß vom 15. Oktober 1993 – Drucksache 612/93 – (Beschluß).

Der Bundesrat hält es für dringend geboten, in weiteren Verhandlungen das Übereinkommen zu ändern und die Umweltkosten des Lkw-Verkehrs bei der Gebührenerhöhe zu berücksichtigen. Dabei sollten die Vertragsstaaten die Höhe der Gebühr anheben und nach Schadstoffemissionen und Lärmemissionen der schweren Nutzfahrzeuge staffeln. Nur eine Verteuerung des Güterverkehrs kann die sonst zu erwartende Verdoppelung des Lkw-Verkehrsaufkommens verhindern, zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger führen und somit u.a. die Wettbewerbsposition der Bahn verbessern.

Zur Vermeidung von unerwünschten Verkehrsverlagerungen infolge der Gebührenpflicht auf Autobahnen begrüßt der Bundesrat die Verordnungsermächtigung für eine Ausdehnung der Gebührenpflicht auch auf andere Teilabschnitte von Bundesfernstraßen.

Der Bundesrat bedauert, daß weder die Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie

die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten noch das von der Bundesregierung mit den Regierungen der Benelux-Länder und Dänemarks ausgehandelte Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen die Möglichkeit eröffnet, für Bundesautobahnen mit überwiegend innerörtlichem Charakter Ausnahmen von der Gebührenpflicht vorzusehen. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, bei künftigen Verhandlungen über die Erweiterung der Gebührenregelung Stadtautobahnen mit überwiegend innerörtlichem Charakter aus der Gebührenpflicht auszunehmen.

Da in Ballungsräumen die Bundesautobahnen mit einem außergewöhnlich hohen Anteil vom örtlichen Verkehr genutzt werden und dieser Verkehr nicht zum Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz u. a. auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Lärmbelästigung veranlaßt werden soll, müssen die Bundesautobahnen in Berlin und in anderen Metropolen/Ballungsräumen mit ähnlicher Problematik unbedingt von der Gebührenpflicht ausgenommen werden.

In diesem Zusammenhang wird auch an den von den Verkehrsministern und -senatoren der Länder am 16./17. September 1993 in Berlin einstimmig gefaßten Beschluß (Nummer 6) erinnert, der nachdrücklich differenzierende Lösungen in Grenzregionen und Ballungsräumen gefordert hat, um Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu verhindern.

Die Höhe der jetzt vorgesehenen Gebührensätze verbessert dagegen im Zusammenhang mit der verminderten Kfz-Steuer für Lkw und die geringe Höhe der Mineralölsteuer für Dieselmotorkraftstoff gerade nicht die Kostenrelation zugunsten des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs.

Der Bundesrat stellt daneben fest, daß mit dem Übereinkommen die bezweckte Aufhebung der Wettbewerbsbenachteiligung deutscher Spediteure nicht eintritt, weil unterschiedliche Kfz-Steuerentlastungen in den Beitrittsländern bereits initiiert worden sind.

Angesichts der begrenzten Finanzmittel zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, in das Autobahnbenutzungsgebührengesetz eine Vorschrift aufzunehmen, mit der die Verwendung der Gebühreneinnahmen für Verkehrszwecke gesichert wird.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung erneut, sich im europäischen Rahmen für das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene sowie für die Vermeidung von Konkurrenzschäden für deutsche Transportunternehmen einzusetzen.

Der Bundesrat fordert, daß die zukünftig vorgesehene Ausweitung der Gebührenpflicht für die Benutzung von Bundesfernstraßen zum Anlaß genommen wird, die Länder entweder am Benutzungsgebührenaufkommen zu beteiligen oder aber in anderer Weise einen Ausgleich für etwaige Steuermindereinnahmen der Länder zu schaffen.

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu Nummer 1 (Artikel 2 – § 1 Abs. 2 Nr. 1 ABBG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 2 (Artikel 2 – § 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a ABBG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 3 (Artikel 2 – § 4 Abs. 1 Nr. 3 ABBG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 4 (Artikel 2 – § 5 Abs. 3 ABBG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 5 (Artikel 2 – § 6 ABBG)

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Frage der Zweckbindung des Gebührenaufkommens Gegenstand weiterer Erörterungen im Gesetzgebungsverfahren sein wird. Die Bundesregierung wird daher den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

Zu Nummer 6 (Gesetzesentwurf insgesamt)

Der Gesetzesentwurf mit seinen Bestandteilen „Vertragsgesetz zum Übereinkommen“ und „Durchführungsregelungen“ bewegt sich in allen seinen Teilen im Rahmen der am 25. Oktober 1993 verabschiedeten Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, mit der die nach langwierigen und zähen Verhandlungen im Rat (Verkehr) erreichte politische Einigung vom 19. Juni 1993 umgesetzt wurde. Dies betrifft auch die im Übereinkommen vorgesehene maximale Gebührenehöhe.

Die Richtlinie sieht in Artikel 7 Buchstabe f für zeitbezogene Benutzungsgebühren einen Jahreshöchstbetrag von 1 250 ECU einschließlich der Verwaltungskosten vor. Der dadurch gesetzte Rahmen wurde durch das Übereinkommen vom 9. Februar 1994 voll ausgeschöpft. Nach der Richtlinie wird dieser Höchstsatz erstmals zum 1. Januar 1997 und anschließend alle zwei Jahre überprüft.

Nach Artikel 7 Buchstabe g der Richtlinie haben dabei die Sätze der Benutzungsgebühren der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrseinrichtungen zu entsprechen. Dies schließt nach Auffassung der Bundesregierung eine Gebührenstaffelung nach Schadstoff- und/oder Lärmemissionen der schweren Nutzfahrzeuge aus. Die Bundesregierung hat aber dem Emissionsgesichtspunkt bei Nutzfahrzeugen bereits im Rahmen des Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetzes mit der zum 1. April 1994 in Kraft getretenen Umstellung der Kfz-Steuer für Lkw auf eine emissionsbezogene Grundlage Rechnung getragen.

Die Bundesregierung erinnert daran, daß mit dem vorgelegten Gesetzesentwurf, der eine Gebührenerhebung von schweren in- und ausländischen Nutzfahrzeugen gleichermaßen vorsieht, ein Einstieg in eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Bereich des Schwerlastverkehrs geschaffen wird. Zusammen mit den im Rahmen des Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetzes ab 1. April 1994 beschlossenen Kfz-Steuerentlastungen für schwere Nutzfahrzeuge wird hiermit auch ein wesentlicher Beitrag zur Harmonisierung der Abgaben im Straßengüterverkehrsbereich und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbssituation deutscher Straßengüterverkehrsunternehmen geleistet. Im übrigen ist durch das Erste Gesetz zur Umsetzung des Spar-, Konsolidierungs- und Wachstumsprogramms die Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff zum 1. Januar 1994 um 7 Pf/l erhöht worden. Die Einführung der Autobahnbenutzungsgebühr dient zusammen mit dieser Mineralölsteuererhöhung auch dazu, im Inland Wettbewerbsnachteile für die Schiene zu verhindern.

Die Bundesregierung hatte durch das Bundesministerium für Verkehr im Vorfeld dieses Gesetzesvorhabens eine Untersuchung über mögliche Verlagerungswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz bei der Erhebung von Autobahnbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge in Auftrag gegeben. Nach den Ergebnissen dieser im übrigen noch auf der Annahme wesentlich höherer Gebührensätze basierenden Untersuchung ist – wenn überhaupt – nur mit geringen Verlagerungswirkungen zu rechnen. Dies gilt um so mehr bei den jetzt vorgesehenen wesentlich niedrigeren Gebührensätzen. Das Problem einer möglichen Verlagerung des Verkehrs auf nicht gebührenpflichtige Straßen würde nach den Erkenntnissen des Bundesministeriums für Verkehr möglicherweise erst bei einer – derzeit nicht vorgesehenen – Einbeziehung von Personenkraftwagen in eine Gebührenpflicht relevant werden.

Das zwischen den Benelux-Staaten, Dänemark und Deutschland am 9. Februar 1994 unterzeichnete Regierungsübereinkommen sieht in Übereinstimmung mit der Richtlinie 93/89/EWG eine Ausnahmemöglichkeit von der Gebührenpflicht nur für Autobahnen vor, die zu oder von einem Grenzübergang zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union führen, die nicht dem Verbund angehören.

Dies bedeutet im konkreten Fall eine Ausnahmemöglichkeit nur für Autobahnabschnitte von und nach Frankreich, wie sie im Gesetzesentwurf (Artikel 2 § 1 Abs. 2) auch tatsächlich ausgeschöpft wird. Aufgrund dieses Ausnahmeharakters ergibt sich, daß die Herausnahme von anderen Autobahnstrecken aus der Gebührenpflicht nach dem unterzeichneten Übereinkommen nicht möglich ist. Sie war und ist von der Bundesregierung auch nicht gewollt.

Für den Fall etwaiger Verlagerungen des Lkw-Verkehrs auf nicht gebührenpflichtige Straßen ist in Artikel 2 § 1 Abs. 3 des Gesetzesentwurfs eine Verordnungsermächtigung

gung des Bundesministeriums für Verkehr vorgesehen, wonach mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht u.a. aus Sicherheitsgründen auch auf andere genau bezeichnete Abschnitte von Bundesfernstraßen ausgedehnt werden kann. Ob hiervon Gebrauch gemacht werden wird, ist von den Erfahrungen abhängig, die mit der jetzt vorgeschlagenen Regelung künftig gemacht werden.

Daneben sei noch darauf hingewiesen, daß Autobahnabschnitte, die überwiegend vom regionalen Lkw-Verkehr genutzt werden, auf Antrag eines Landes in die Straßenbaulast dieses Landes überführt und damit von Bundesfernstraßen zu Landesstraßen abgestuft werden können. Durch eine derartige Maßnahme würden diese Streckenabschnitte aus dem Anwendungsbereich des Gesetzes, der nur Bundesautobahnen betrifft (Artikel 2 § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs), und damit auch aus der Gebührenpflicht herausfallen.

Letztlich wäre es nach der EG-Richtlinie und nach dem Übereinkommen auch zulässig, für einheimische schwere Nutzfahrzeuge das gesamte Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland der Gebührenpflicht zu unterwerfen und somit möglichen Verlagerungseffekten von vornherein zu begegnen. Da es für ausländische Kraftfahrzeuge nach dieser Richtlinie jedoch in jedem Falle bei der Gebührenpflicht nur auf Autobahnen bleiben kann, hat die Bundesregierung hiervon keinen Gebrauch gemacht.

Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß insbesondere mit der vorgesehenen Verordnungsermächtigung eine Möglichkeit geboten wird, die dem Verlangen der Verkehrsminister und -senatoren der Länder nach differenzierenden Lösungen gerecht wird.

Die Frage einer Zweckbindung des Gebührenaufkommens wird im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens von der Bundesregierung geprüft werden.

Die Bundesregierung wird im europäischen Rahmen ihre Anstrengungen für harmonisierte Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsunternehmen im gemeinsamen Binnenmarkt fortsetzen und dabei darauf hinwirken, daß jeder Verkehrsträger entsprechend seinem Leistungsvermögen nach marktwirtschaftlichen und ökonomischen Grundsätzen am Transportaufkommen beteiligt wird. Die verkehrspolitischen Bemühungen um eine weitere Verbesserung der internationalen Wettbewerbschancen für das deutsche Straßengüterverkehrsgewerbe werden dabei ebenfalls fortgeführt.

Die Bundesregierung beabsichtigt gegenwärtig keine über die im Gesetzentwurf vorgesehene Möglichkeit (Verordnungsermächtigung) hinausgehende Ausdehnung der Gebührenpflicht. Im übrigen vermag die Bundesregierung nicht zu erkennen, inwieweit eine etwaige künftige Ausweitung der Gebührenpflicht für die Benutzung von Bundesfernstraßen zu Steuermindereinnahmen der Länder führen könnte.

