

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 21. Oktober 2010 zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen**

##### **A. Problem und Ziel**

Anpassung an die rechtlichen Voraussetzungen des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen.

Auf der Grundlage der Richtlinie 93/89/EWG, die durch die Richtlinie 1999/62/EG, diese novelliert durch die Richtlinie 2006/38/EG, ersetzt wurde, haben Deutschland, Dänemark und die Beneluxstaaten am 9. Februar 1994 das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (BGBl. 1994 II S. 1765, 1768) unterzeichnet. Am 18. September 1997 unterzeichneten die Verbundstaaten ein Protokoll über den Beitritt Schwedens zum Übereinkommen (BGBl. 1998 II S. 1615, 1617). Die Vertragsstaaten vereinbarten ein gemeinsames Benutzungsgabührensysteem für schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 Tonnen („Eurovignettensystem“). Zwecks Einführung der streckenbezogenen satellitengestützten Lkw-Maut hat sich Deutschland aus dem Eurovignettensystem zurückgezogen und von der vertraglich vorgesehenen Möglichkeit zur Einstellung der Erhebung der gemeinsamen Gebühr in Deutschland Gebrauch gemacht (sogenannte Ausopten). Hierzu hatte die Bundesregierung der Europäischen Kommission am 27. November 2002 mitgeteilt, dass die Gebührenerhebung auf deutschem Hoheitsgebiet am 30. August 2003 eingestellt wird. Da nur die Gebührenerhebung nach dem Übereinkommen eingestellt wurde und keine Kündigung des Vertrages erfolgte, blieb Deutschland beobachtendes Mitglied des Übereinkommens.

Das Übereinkommen von 1994 wurde am 21. Oktober 2010 im Wege einer Protokollerklärung ergänzt. Die Ergänzung betrifft die Einführung der papierlosen Vignette sowie die Anpassung des Übereinkommens an die durch die Richtlinie 2006/38/EG geänderte Fahrzeugdefinition. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Protokoll infolge der fortbestehenden Mitgliedschaft mit unterzeichnet. Gebührenrechtliche Auswirkungen ergeben sich hieraus für Deutschland nicht, da sich an der Einstellung der Erhebung der gemeinsamen Gebühr in Deutschland nichts ändert.

## **B. Lösung**

Zustimmung zu dem von der Bundesregierung am 21. Oktober 2010 in Brüssel unterzeichneten Protokoll zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen.

Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz sollen die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation des Änderungsprotokolls geschaffen werden.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Das Gesetz wird für den Bund keine finanziellen Auswirkungen haben.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Mit dem Gesetz entstehen keine Informationspflichten und kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger, da die Erhebung der gemeinsamen Gebühr nach dem Übereinkommen in Deutschland auch weiterhin eingestellt bleibt.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Mit dem Gesetz entstehen für die deutsche Wirtschaft und insbesondere für den deutschen Güterkraftverkehr keine Informationspflichten und kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Mit dem Gesetzentwurf entstehen keine Informationspflichten für die Verwaltung.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin,  April 2012

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 21. Oktober 2010 zur  
Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung  
von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren  
Nutzfahrzeugen

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Bundesrat hat in seiner 895. Sitzung am 30. März 2012 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine  
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen





**Entwurf**

**Gesetz  
zu dem Protokoll vom 21. Oktober 2010  
zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994  
über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung  
bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen**

**Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in Brüssel am 21. Oktober 2010 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Protokoll zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (BGBl. 1994 II S. 1765, 1768), das zuletzt durch das Protokoll vom 22. März 2000 geändert worden ist (BGBl. 2000 II S. 1530, 1532), wird zugestimmt. Das Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 10 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Begründung zum Vertragsgesetz**

### **A. Allgemeiner Teil**

Die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42) wurde durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8) geändert.

Die Richtlinie 1999/62/EG ersetzte die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32).

Gestützt auf die ursprüngliche Richtlinie 93/89/EWG unterzeichneten die Beneluxstaaten, Dänemark und Deutschland am 9. Februar 1994 in Brüssel das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (Übereinkommen). Schweden ist dem Übereinkommen am 18. September 1997 beigetreten. In dem Übereinkommen wurden u. a. die Gebührensätze und Entrichtungszeiträume festgelegt. Ferner regelt es die Verteilung des Gebührenaufkommens auf die Vertragsstaaten.

In Deutschland wurde bereits Ende der 1990er Jahre eine frühzeitige Ablösung der Eurovignette durch eine fahrleistungsabhängige elektronische Gebührenerhebung festgelegt.

Die Bundesregierung hatte der Europäischen Kommission am 27. November 2002 mitgeteilt, dass die Gebührenerhebung auf deutschem Hoheitsgebiet am 30. August 2003 eingestellt wird. Der sogenannte Ausopt-Vorgang nach Artikel 17 des Übereinkommens kann als Exekutiv-Akt angesehen werden. Deutschland ist jedoch weiterhin Mitglied des Verbundes.

Aufgrund der Änderungsrichtlinie 2006/38/EG ist zwischen den sechs Verbundstaaten am 21. Oktober 2010 ein Änderungsprotokoll ausgehandelt worden, das den Bestimmungen der Änderungsrichtlinie (Anpassung an die geänderte Fahrzeugdefinition) und zugleich der Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten des Übereinkommens über die Einführung eines papierlosen Vignettensystems Rechnung trägt. Das Änderungsprotokoll wurde am 21. Oktober 2010 in Brüssel unterzeichnet.

Mit dem vorliegenden Gesetz sollen die innerstaatlichen Voraussetzungen der Notifizierung nach Artikel 10 des Änderungsprotokolls erfüllt werden.

### **B. Besonderer Teil**

#### **Zu Artikel 1**

Auf das Protokoll ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

#### **Zu Artikel 2**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Protokoll nach seinem Artikel 10 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

#### **Schlussbemerkung**

Da die Erhebung der gemeinsamen Gebühr nach dem Übereinkommen in Deutschland auch weiterhin eingestellt bleibt, werden für die Unternehmen des deutschen Straßengüterkraftverkehrs keine Kosten entstehen.

Durch das Änderungsprotokoll vom 21. Oktober 2010 wird eine technische Weiterentwicklung – die papierlose Vignette – für die Gebührenerhebung eingeführt. Die papierlose Vignette ist nutzerfreundlich und bringt Erleichterungen im internationalen Güterverkehr.

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden geprüft. Es ergaben sich keine Hinweise auf eine unterschiedliche Betroffenheit von Männern und Frauen. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Protokoll  
zur Änderung  
des Übereinkommens vom 9. Februar 1994  
über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung  
bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen, um

- 1) die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge anzuwenden  
und um
- 2) eine Vereinbarung zwischen den Regierungen des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg, des Königreichs der Niederlande und des Königreichs Schweden über die Einführung eines papierlosen Vignettensystems in ihr gemeinsames Benutzungsgebührensystem zu erreichen

Protocole  
modifiant l'accord du 9 février 1994  
relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation  
de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, aux fins

- 1) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures  
et
- 2) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage

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

als Vertragsparteien des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen, geändert durch das Protokoll vom 18. September 1997 über den Beitritt des Königreichs Schweden zum genannten Übereinkommen und das Protokoll vom 22. März 2000 zur Anwendung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, im Folgenden als „das Übereinkommen“ bezeichnet,

aufgrund des Erlasses der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, im Folgenden als „die Richtlinie“ bezeichnet,

aufgrund der Ratifizierungsmittelungen, die der Europäischen Kommission gemäß diesem Übereinkommen von den Regierungen Belgiens, Dänemarks, Luxemburgs, der Niederlande und Schwedens am 10. März 2004, 25. August 2003, 14. November 2003, 28. April 2003 bzw. 12. November 2003 auf diplomatischem Wege übermittelt wurden und die den Verteilungsschlüssel für die Einnahmen aus der Benutzungsgebühr betreffen,

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

Parties contractantes à l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité et le Protocole du 22 mars 2000 en application de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommé ci-après «l'accord»;

Vu l'adoption de la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après «la Directive»;

Considérant les notifications de ratification introduites par voie diplomatique auprès de la Commission européenne par les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède, respectivement en date du 10 mars 2004, 25 août 2003, 14 novembre 2003, 28 avril 2003 et 12 novembre 2003, relatives à la clé de répartition du produit du droit d'usage, conformément au présent accord;



aufgrund der Vereinbarung zwischen den Regierungen Belgiens, Dänemarks, Luxemburgs, der Niederlande und Schwedens vom 31. Oktober 2007 zur Anpassung der Verwaltung ihres gemeinsamen Systems für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge an ein papierloses Vignettensystem,

sind wie folgt übereingekommen:

#### Artikel 1

Die Präambel des Übereinkommens wird wie folgt geändert:

Der erste Erwägungsgrund wird durch folgende Worte ergänzt:

„zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006,“

#### Artikel 2

Artikel 2 des Übereinkommens wird wie folgt geändert:

1. Der erste Absatz wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(1) Für dieses Übereinkommen gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 Buchstaben a, c, e und f der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006.“

2. Der zweite Absatz wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(2) Im Übrigen bedeutet im Sinne dieses Übereinkommens:

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

„Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, gemäß Artikel 2 Buchstabe d und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006.“

#### Artikel 3

Artikel 3 des Übereinkommens wird wie folgt geändert:

1. Der erste Absatz wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(1) Die Vertragsparteien erheben für die Benutzung des transeuropäischen Straßennetzes mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Richtlinie aber mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie ab 1. Januar 1995 entsprechend diesem Übereinkommen eine gemeinsame Gebühr.“

2. Im zweiten Absatz werden die Worte „Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i)“ durch die Worte „Artikel 7 Absatz 1“ ersetzt.
3. Der dritte Absatz wird aufgehoben.

Considérant l'accord conclu le 31 octobre 2007 entre les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède d'adapter l'administration de leur système commun relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures à un système de «paperless vignette»;

sont convenues de ce qui suit:

#### Article 1<sup>er</sup>

Dans le préambule de l'accord le premier référant est complété comme suit:

«telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006.»;

#### Article 2

A l'article 2 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par la disposition suivante:

«1) Les notions définies à l'article 2, points a), c), e) et f) de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006, s'appliquent au présent accord.»;

2. Le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante:

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

«territoire des parties contractantes»: respectivement le territoire européen du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;

«véhicule»: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou exclusivement utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 2, point d), et à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la Directive, tels que modifiés par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006.»

#### Article 3

A l'article 3 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par la disposition suivante:

«1) Conformément aux dispositions du présent accord, les parties contractantes perçoivent, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un droit d'usage commun pour l'utilisation du réseau routier transeuropéen par les véhicules définis à l'article 2, point d), de la Directive mais ayant un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la même Directive.»;

2. Au paragraphe 2, les mots «article 7, paragraphe 2, point b), i)» sont remplacés par les mots «article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>»;
3. Le paragraphe 3 est abrogé.

**Artikel 4**

Der fünfte Absatz von Artikel 8 des Übereinkommens wird aufgehoben.

**Artikel 5**

Artikel 9 des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

## „Artikel 9

## Gebührenerichtung

(1) Um ein Gesamtsystem für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen zu betreiben, wird ein elektronisches System mit einer zentralen Datenbank errichtet.

Die Vertragsparteien stellen sicher, dass bei jeder Entrichtung der Gebühr die entsprechenden Angaben in die Datenbank eingegeben werden.

(2) Folgende Angaben sind bei jeder Entrichtung der Gebühr in die zentrale Datenbank einzugeben:

1. Ort, Datum und Zeit der Buchung,
2. Geltungsdauer,
3. Zahl der Achsen und Euroklasse des Fahrzeugs,
4. Höhe der Benutzungsgebühr in Euro oder in dänischen oder schwedischen Kronen,
5. amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs einschließlich der Nationalität.

Zeitgleich mit der Entrichtung der Benutzungsgebühr stellt das System eine Bescheinigung der Gebührenerichtung aus.“

**Artikel 6**

Artikel 10 des Übereinkommens wird wie folgt geändert:

1. Der erste Absatz wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Die Vertragsparteien erstatten die Gebühr, wenn der Antrag auf Erstattung vor Ablauf des Entrichtungszeitraums gestellt wird.“

2. Der erste Satz des zweiten Absatzes wird aufgehoben.

**Artikel 7**

Artikel 12 des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Verstöße gegen die Gebührenpflicht geahndet werden.“

**Artikel 8**

Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 3 des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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

- Das Königreich Belgien erhält 39,92 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich Dänemark erhält 12,29 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Großherzogtum Luxemburg erhält 3,14 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich der Niederlande erhält 27,63 vom Hundert dieses Aufkommens,

**Article 4**

A l'article 8 du même accord le paragraphe 5 est abrogé.

**Article 5**

L'article 9 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

## «Article 9

## Paiement du droit d'usage

1) Afin de mettre en œuvre un système complet relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, une base de données électronique centrale est créée.

Les parties contractantes s'assurent que la base de données centrale contient les informations pertinentes lors de la perception des paiements du droit d'usage.

2) La base de données centrale contient, pour chaque paiement du droit d'usage, les informations suivantes:

1. lieu, date et heure de l'enregistrement,
2. période de validité,
3. nombre d'essieux et classe Euro du véhicule,
4. montant du droit d'usage en Euros, Couronnes danoises ou suédoises,
5. numéro d'immatriculation et nationalité du véhicule.

Simultanément au paiement du droit d'usage, le système délivre un reçu.».

**Article 6**

A l'article 10 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé comme suit:

«Les parties contractantes prévoient le remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté.»;

2. La première phrase du paragraphe 2 est abrogée.

**Article 7**

L'article 12 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Les parties contractantes s'assurent que le non-respect de l'obligation d'acquitter le droit d'usage soit sanctionné.».

**Article 8**

L'article 13, paragraphe 3, alinéa 3, du même accord est remplacé par la disposition suivante:

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

- Le Royaume de Belgique obtient 39,92 % de ce produit;
- Le Royaume du Danemark obtient 12,29 % de ce produit;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 3,14 % de ce produit;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 27,63 % de ce produit;

- das Königreich Schweden erhält 17,02 vom Hundert dieses Aufkommens.“
- Le Royaume de Suède obtient 17,02 % de ce produit.».

**Artikel 9**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet wegen des Verzichts Deutschlands nach Artikel 17 des Übereinkommens keine Regelungen zur Gebührenerhebung.

**Article 9**

En raison de la renonciation au prélèvement du droit d'usage par la République fédérale d'Allemagne en vertu de l'article 17 de l'accord, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ne signera aucune disposition relative au prélèvement du droit d'usage.

**Artikel 10**

Das Protokoll tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die jeweiligen Regierungen der Kommission der Europäischen Union auf diplomatischem Weg schriftlich mitgeteilt haben, dass die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten in den jeweiligen Staaten erfüllt sind.

**Article 10**

Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

Der Verwahrer informiert die Vertragsparteien über die in Absatz 1 genannten Mitteilungen und teilt ihnen den Tag des Inkrafttretens des Protokolls mit.

Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l'accord les notifications visées au paragraphe 1<sup>er</sup> ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Geschehen zu Brüssel am 21. Oktober 2010 in dänischer, deutscher, französischer, niederländischer und schwedischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Europäischen Kommission hinterlegt und verwahrt wird; diese übermittelt jeder Vertragspartei eine beglaubigte Abschrift.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 en langue danoise, allemande, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission européenne; celle-ci transmet à chaque partie contractante une copie certifiée conforme.

Für die Regierung des Königreichs Belgien  
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region,  
die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.  
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique  
Cette signature engage également la Région wallonne,  
la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

De Ruyt

Für die Regierung des Königreichs Dänemark  
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark

Tranholm-Mikkelsen

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne

Tempel

Für die Regierung des Großherzogtums Luxemburg  
Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

Braun

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande  
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

De Bruijn

Für die Regierung des Königreichs Schweden  
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède

Danielsson

## Denkschrift zum Protokoll

### I. Allgemeines

#### Entstehungsgeschichte der Wegekostenrichtlinie

Die Bemühungen um eine Abgabeharmonisierung reichen bis in die sechziger Jahre zurück. Das lange Ringen um einen Kompromiss war auf die Vielfalt verkehrs- und finanzpolitischer Interessen der Mitgliedstaaten zurückzuführen. Dabei ging es insbesondere um den Erhalt historisch gewachsener Gebührensysteme und eine angemessene Beteiligung ausländischer Verkehrsteilnehmer an den Wegekosten. In einigen Mitgliedstaaten spielten Rücksichten des internen Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene eine Rolle.

Die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (ABl. L 65 vom 24.6.1966, S. 1500), war ein erster Schritt.

Im Jahr 1990 versuchte Deutschland im nationalen Alleingang durch die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr die Harmonisierung voranzubringen. Aufgrund einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs musste die Erhebung eingestellt werden. Deutschland hatte die Einführung der Gebühr mit einer Absenkung der Kfz-Steuer verbunden. Dies war EG-rechtlich unzulässig. Das deutsche Vorgehen führte jedoch dazu, die Verhandlungen zu einer Wegekostenrichtlinie wieder aufzunehmen.

Ende 1993 konnte im EG-Verkehrsrat eine Einigung erzielt werden. Am 25. Oktober 1993 wurde die Richtlinie 93/89/EWG des Rates über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten verabschiedet (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32).

Wegen eines Mangels bei der Anhörung des Europäischen Parlaments erklärte der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Richtlinie 93/89/EWG am 5. Juli 1995 aus formellen Gründen für nichtig. Aus Gründen der Rechtssicherheit wurde jedoch ausdrücklich festgestellt, dass die Wirkungen der Richtlinie bis zum Erlass einer neuen Richtlinie fortgelten.

Letztlich wurde die Richtlinie 93/89/EWG durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ersetzt (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42). Neben den Regelungen über Straßenbenutzungsgebühren sind von der Richtlinie auch Regelungen über Kraftfahrzeugsteuern erfasst.

Im Lichte des Weißbuches „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“ legte die Kommission am 23. Juli 2003 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG vor, der eine Erweiterung der Möglichkeiten der Gebührenerhebung, mehr Kontrolle und Harmonisierung der Gebührensysteme vorsah. Die neue Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 wurde im Frühjahr 2006 verabschiedet (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8). Sie gilt für das transeuropäische Netz, sieht eine Anlastung externer Kosten auf Bergregionen vor, macht Vorgaben für die Bestimmung und Differenzierung der Infrastrukturkosten und erweitert den Gel-

tungsbereich auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

#### **Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (Übereinkommen)**

Gestützt auf die neue Wegekostenrichtlinie aus dem Jahre 1993 schlossen Deutschland, die Niederlande, Belgien, Luxemburg und Dänemark (Verbundstaaten) am 9. Februar 1994 das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen für schwere Nutzfahrzeuge. Das Übereinkommen legt die Grundsätze zur Entrichtung der Gebühren fest und regelt die Verteilung des Gebührenaufkommens. Mit der Verabschiedung des Gesetzes vom 30. August 1994 zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (BGBl. 1994 II S. 1765) wurde das Übereinkommen in nationales Recht umgesetzt.

Ab dem 1. Januar 1995 wurde auf den Autobahnen in den Verbundstaaten die sogenannte Eurovignette von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen erhoben, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt war und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen betrug.

Am 18. September 1997 unterzeichneten die Verbundstaaten ein Protokoll über den Beitritt des Königreichs Schweden zum Übereinkommen. Schweden hat die Gebührenpflicht zum 1. Januar 1998 eingeführt. Das deutsche Gesetz vom 23. Juli 1998 zum Beitritt Schwedens wurde am 30. Juli 1998 im Bundesgesetzblatt verkündet (BGBl. 1998 II S. 1615).

Am 22. März 2000 unterzeichneten die Verbundstaaten in Brüssel ein Protokoll zur Anwendung der Richtlinie 1999/62/EG, die am 20. Juli 1999 in Kraft trat. Unmittelbar im Anschluss wurden die erforderlichen Gesetzgebungsverfahren zur nationalen Umsetzung des Änderungsprotokolls eingeleitet. Ursprünglich war beabsichtigt, die neuen Gebührensätze im Verbund ab dem 1. Januar 2001 anzuwenden. Aufgrund innenpolitischer Verzögerungen in Belgien und in Dänemark konnten die neuen Gebührensätze jedoch erst ab dem 1. April 2001 eingeführt werden. Das entsprechende deutsche Gesetz vom 19. Dezember 2000 wurde am 22. Dezember 2000 im Bundesgesetzblatt verkündet (BGBl. 2000 II S. 1530).

Die deutschen Bruttoeinnahmen aus der Eurovignette deckten nur zu einem geringen Teil die von den schweren Nutzfahrzeugen verursachten Kosten. Im Einklang mit den europäischen Vorgaben wurde daher die Einführung eines satellitengestützten Lkw-Mautsystems für schwere Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in Deutschland vorbereitet.

Das Übereinkommen sieht zwei Möglichkeiten zur Beendigung der Gebührenerhebung vor: Kündigung des Übereinkommens oder Einstellung der Gebührenerhebung (Ausopten). Um einen nahtlosen Übergang von der Eurovignette zur Lkw-Maut zu gewährleisten, kam nur die Möglichkeit des Ausoptens nach Artikel 17 des Übereinkommens in Betracht. Die Bundesregierung hatte der Europäischen Kommission am 27. November 2002 mit-

geteilt, dass die Gebührenerhebung auf deutschem Hoheitsgebiet am 30. August 2003 eingestellt wird.

Das Außerkrafttreten des Autobahnbenutzungsgebührgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG), das die Gebührenregelung im Verbund national regelte, ist am 8. August 2003 im Bundesgesetzblatt bekannt gemacht worden (BGBl. I S. 1584). In der 22. Sitzung des Koordinierungsausschusses des Eurovignettenverbundes am 29. April 2004 wurde einvernehmlich beschlossen, die Geschäftsordnung des Koordinierungsausschusses an den veränderten Status Deutschlands anzupassen.

Nach dem Ausopten besteht für Deutschland folgender Rechtsstatus:

- Deutschland bleibt Mitglied des Verbundes und damit auch des Koordinierungsausschusses.
- Deutschland darf jedoch nicht den Vorsitz des Koordinierungsausschusses übernehmen.
- Entscheidungen des Koordinierungsausschusses werden einstimmig getroffen.

Bei Entscheidungen, die mit der Gebührenerhebung zusammenhängen, stimmen nur diejenigen Vertragsparteien ab, in deren Hoheitsgebiet die Eurovignette erhoben wird. Deutschland unterzeichnet die Änderungen der Vertragstexte nur soweit die Gebührenerhebung nicht betroffen ist; im Übrigen nimmt Deutschland Kenntnis.

Da Deutschland die Erhebung der Eurovignette am 31. August 2003 einstellte, legten die übrigen Vertragsparteien am 28. April 2004 formal und einstimmig den anzupassenden Verteilungsschlüssel fest. Die Vertragsparteien übermittelten per diplomatischem Brief ihr Einverständnis an die Europäische Kommission, welche das Einverständnis der beteiligten Vertragsparteien festgestellt hat.

Aufgrund der Änderungsrichtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 ist zwischen den sechs Verbundstaaten am 21. Oktober 2010 ein Änderungsprotokoll ausgehandelt worden, das den Bestimmungen der Änderungsrichtlinie und zugleich der Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten des Übereinkommens über die Einführung eines papierlosen Vignettensystems Rechnung trägt.

## II. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1

Artikel 1 ergänzt die Erwägungsgründe des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 durch einen Bezug zur Änderungsrichtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006.

### Zu Artikel 2

Durch Artikel 2 wird Artikel 2 des Übereinkommens geändert. Es gelten nunmehr die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 Buchstabe a, c, e und f der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006.

Im Sinne des Übereinkommens gelten das jeweilige europäische Hoheitsgebiet des Königreichs Belgien, des

Königreichs Dänemark, des Großherzogtums Luxemburg, des Königreichs der Niederlande und des Königreichs Schweden nunmehr als Hoheitsgebiet der Vertragsparteien.

Die Gebührenpflicht gilt für Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt sind oder auch eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens zwölf Tonnen beträgt.

### Zu Artikel 3

Durch Artikel 3 wird Artikel 3 des Übereinkommens geändert:

Nach Nummer 1 erheben die Vertragsparteien nunmehr für die Benutzung des transeuropäischen Straßennetzes eine gemeinsame Gebühr.

Nach Nummer 2 erfolgt in Artikel 3 Absatz 2 des Übereinkommens eine redaktionelle Änderung durch eine Anpassung des Bezugs zur Richtlinie.

Nach Nummer 3 wird Artikel 3 Absatz 3 des Übereinkommens ersatzlos aufgehoben, da die Entscheidung einer Vertragspartei, die Gebühr für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge in ihrem gesamten Straßennetz zu erheben, nicht zum Regelungsbereich des Übereinkommens zählt.

### Zu Artikel 4

Durch Artikel 4 wird Artikel 8 Absatz 5 des Übereinkommens aufgehoben. Die in Absatz 5 des Übereinkommens jeweils bestimmten Übergangszeiten für Griechenland, Irland und Portugal sind inzwischen überflüssig.

### Zu Artikel 5

Durch Artikel 5 wird der Wortlaut des Artikels 9 des Übereinkommens ersetzt. Artikel 9 des Übereinkommens bestimmt demnach, dass für die Erhebung von Benutzungsgebühren für bestimmte Straßen ein elektronisches System mit einer zentralen Datenbank zu errichten und zu betreiben ist. Alle für die Entrichtung der Benutzungsgebühr relevanten Daten sind bei jeder Gebührentrichtung nunmehr in der zentralen Datenbank einzutragen. Gespeichert werden die Kfz-Kennzeichen, Ort, Datum und Zeit der Buchung sowie die Geltungsdauer, die Fahrzeugdaten, die Zahl der Achsen und die Euroklasse des Motorfahrzeugs, die zusammen die Höhe der Gebühr bestimmen (in Euro oder in dänischen oder schwedischen Kronen). Zeitgleich wird ein Zahlungsbeleg/eine Bescheinigung der Gebührentrichtung mit für die Berechnung verwendeten Daten erstellt.

### Zu Artikel 6

Durch Artikel 6 wird Artikel 10 des Übereinkommens geändert.

Nach Nummer 1 gilt nunmehr, dass die Vertragsparteien die Gebühr erstatten, wenn der Erstattungsantrag noch vor Ablauf des jeweiligen Entrichtungszeitraums gestellt wurde. Nach Nummer 2 werden die Festlegungen zur Berechnung des Erstattungsbeitrages in Artikel 10 Absatz 2 Satz 1 des Übereinkommens ersatzlos aufgehoben.

**Zu Artikel 7**

Artikel 7 ersetzt den Wortlaut des Artikels 12 des Übereinkommens. Da die Kontrolle gegen die zentral gespeicherten Nutzungsrechte erfolgt, müssen die Vertragsparteien nicht mehr sicherstellen, dass Verstöße gegen die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung geahndet werden. Artikel 12 des Übereinkommens verpflichtet die Vertragsparteien nunmehr sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Gebührenpflicht geahndet werden.

**Zu Artikel 8**

Artikel 8 ersetzt Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 3 des Übereinkommens und bestimmt die Modalitäten zur

Verteilung des festgestellten Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien.

**Zu Artikel 9**

Artikel 9 beruht auf Artikel 17 Absatz 1 des Übereinkommens und regelt den Rechtsstatus Deutschlands. Wegen der Einstellung der gemeinsamen Benutzungsgeld in deutschem Hoheitsgebiet unterzeichnet Deutschland keine Regelungen zur Gebührenerhebung.

**Zu Artikel 10**

Artikel 10 legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls fest und regelt die Pflichten des Verwahrers zur Information der Vertragsparteien.



