

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 1999/62/EF**  
**af 17. juni 1999**  
**om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

direktiv; direktiv 93/89/EØF afløses derfor af nærværende direktiv;

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 71, stk. 1, og artikel 93,

(5) tilpasningen af de nationale afgiftsordninger bør under de nuværende omstændigheder begrænses til erhvervs-køretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt overskrider et givet niveau;

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

(6) med henblik herpå bør der fastsættes mindstesatser for de køretøjsafgifter, der i øjeblikket anvendes i medlemsstaterne, eller som kunne træde i stedet for disse;

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(3)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251 <sup>(4)</sup>, og

(7) der bør tilskyndes til anvendelse af mere miljø- og vejvenlige køretøjer ved hjælp af en differentiering af afgifterne, i det omfang differentieringen ikke påvirker det indre markeds funktion;

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det er en forudsætning for at kunne fjerne fordrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder i medlemsstaterne, at afgiftssystemerne harmoniseres, og at der indføres retfærdige ordninger for opkrævning af afgifter hos transportvirksomhederne med henblik på dækning af infrastrukturomkostningerne;

(8) visse medlemsstater bør tildeles en periode, hvor de kan undtages fra minimumssatserne, for at lette tilpasningen til det i dette direktiv fastsatte niveau;

(2) disse mål kan kun nås i etaper;

(9) for nogle former for lokaltransport i medlemsstaterne med ringe betydning for Fællesskabets transportmarked gælder der for tiden nedsatte køretøjsafgifter; for at sikre en harmonisk overgang bør medlemsstaterne kunne indføre midlertidige undtagelser fra minimumssatserne;

(3) en vis grad af harmonisering af afgiftssystemet er allerede opnået med vedtagelsen af Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier <sup>(5)</sup> og Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992 om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier <sup>(6)</sup>;

(10) medlemsstaterne bør have tilladelse til at anvende nedsatte satser eller undtagelser fra køretøjsafgifter for køretøjer, hvis drift må antages at være uden indvirkning på Fællesskabets transportmarked;

(4) ved sin dom af 5. juli 1995 i sag C-21/94, Parlamentet mod Rådet <sup>(7)</sup>, annullerede Domstolen for De Europæiske Fællesskaber Rådets direktiv 93/89/EF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer <sup>(8)</sup>, idet den samtidig fastslog, at retsvirkningerne af det annullerede direktiv står ved magt, indtil Rådet har vedtaget et nyt

(11) for at tage hensyn til visse særlige situationer, bør der fastlægges en procedure, hvorefter medlemsstaterne kan få tilladelse til at opretholde yderligere undtagelser eller nedsættelser;

<sup>(1)</sup> EFT C 59 af 26.2.1997, s. 9.

<sup>(2)</sup> EFT C 206 af 7.7.1997, s. 17.

<sup>(3)</sup> Udtalelse afgivet den 3.6.1999 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 17.7.1997 (EFT C 286 af 22.9.1997, s. 217), Rådets fælles holdning af 18.1.1999 (EFT C 58 af 1.3.1999, s. 1) og Europa-Parlamentets afgørelse af 7.5.1999 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

<sup>(5)</sup> EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12. Direktivet er senest ændret ved direktiv 94/74/EF (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 46).

<sup>(6)</sup> EFT L 316 af 31.10.1992, s. 19. Direktivet er ændret ved direktiv 94/74/EF.

<sup>(7)</sup> Sml. 1995, s. I-1827.

<sup>(8)</sup> EFT L 279 af 12.11.1993, s. 32.

(12) den eksisterende konkurrencefordrejning kan ikke fjernes alene ved harmonisering af afgifterne, herunder brændstofafgifterne, men de kan, indtil der er indført afgiftsformer, der er teknisk og økonomisk mere velegnede, dæmpes, ved at der gives mulighed for at bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter for anvendelse af motorveje; endvidere bør medlemsstaterne have lov til at kræve afgifter for anvendelse af broer, tunneler og bjergpas;

- (13) som følge af de særlige omstændigheder, der gør sig gældende på visse veje i Alpeområdet, kan det være hensigtsmæssigt for en medlemsstat ikke at opkræve brugsafgifter på en bestemt strækning af sit motorvejsnet, således at der kan opkræves en afgift på basis af infrastrukturen;
- (14) vej- og brugsafgifter bør ikke indebære forskelsbehandling eller urimeligt omfattende formaliteter, og de bør heller ikke skabe hindringer ved de indre grænser; der bør derfor træffes hensigtsmæssige foranstaltninger, således at vej- og brugsafgifter kan betales når som helst og med forskellige betalingsmidler;
- (15) brugsafgiftssatsen bør fastsættes på grundlag af det tidsrum, hvori den pågældende infrastruktur benyttes og differentieres afhængig af de omkostninger, de pågældende fartøjer forårsager;
- (16) der kan midlertidigt anvendes nedsatte køretøjsafgifter for køretøjer, der er registreret i Grækenland for at tage hensyn til vanskeligheder som følge af dets geopolitiske beliggenhed;
- (17) for at sikre, at brugsafgifter og vejafgifter anvendes ensartet, bør der fastsættes visse regler for deres anvendelse, såsom karakteristika for de infrastrukturer, hvor disse brugs- og vejafgifter finder anvendelse, visse maksimumssatser samt andre generelle betingelser, som skal opfyldes; vægtede gennemsnitlige vejafgifter bør stå i forhold til omkostningerne ved anlæg, drift og udvikling af det pågældende infrastrukturnet;
- (18) medlemsstaterne bør kunne lade en procentdel af brugs- og vejafgifterne tilfalde miljøet og den afbalancerede udvikling af transportnettene, forudsat at det pågældende beløb beregnes i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv;
- (19) de beløb, som i dette direktiv er udtrykt i de nationale valutaenheder i de medlemsstater, som indfører euroen, vil blive fastsat den 1. januar 1999, når euroens værdi er blevet fastsat i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 2866/98 af 31. december 1998 om omregningskurserne mellem euroen og valutaerne i de medlemsstater, der indfører euroen<sup>(1)</sup>; de medlemsstater, som ikke indfører euroen, bør årligt revidere de beløb, der i dette direktiv er udtrykt i nationale valutaer, og om nødvendigt tilpasse dem som følge af ændringer i valutakurserne; årlige tilpasninger af valutakurserne bør ikke være tvungne, hvis den ændring, som følger af de nye valutakurser, ligger under en vis procentdel;

- (20) territorialprincippet bør finde anvendelse; to eller flere medlemsstater bør have mulighed for samarbejde om at indføre en fælles brugsafgiftsordning under forudsætning af, at visse supplerende betingelser overholdes;
- (21) i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet begrænser nærværende direktiv sig til det nødvendige med henblik på at nå de tilstræbte mål, jf. traktatens artikel 5, stk. 3;
- (22) der bør fastsættes en stram tidsplan for en fornyet gennemgang af dette direktivs bestemmelser med henblik på eventuelt at ændre bestemmelserne for at nå frem til en mere territorialbetiget afgiftsordning —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

## KAPITEL I

### Almindelige bestemmelser

#### Artikel 1

Dette direktiv gælder for køretøjsafgifter samt vej- og brugsafgifter på køretøjer som defineret i artikel 2.

Direktivet gælder ikke for køretøjer, som udelukkende udfører transport i medlemsstaternes ikkeeuropæiske områder.

Det gælder heller ikke for køretøjer, som er registreret på De Kanariske Øer og i Ceuta og Melilla og på Azorerne og Madeira, og som udelukkende udfører transport i disse områder eller mellem disse områder og henholdsvis Spaniens og Portugals kontinentale områder.

#### Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »motorvej«: en vej, som specielt er anlagt og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som:
- i) i de to færdselsretninger har særskilte vejbaner, der bortset fra særlige steder og midlertidige foranstaltninger er adskilt fra hinanden enten ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
  - ii) ikke krydses i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje eller fodgængerpassager
  - iii) er særligt afmærket som motorvej
- b) »vejafgift«: betaling af et bestemt beløb for et køretøjs tilbagelæggelse af en strækning mellem to punkter på en af de i artikel 7, stk. 2, nævnte infrastrukturer, idet beløbets størrelse afhænger af den tilbagelagte afstand og køretøjsskassen

<sup>(1)</sup> EFT L 359 af 31.12.1998, s. 1.

- c) »brugsafgift«: betaling af et bestemt beløb, der giver et køretøj ret til at benytte de i artikel 7, stk. 2, nævnte infrastrukturer i et nærmere bestemt tidsrum
- d) »køretøj«: et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som udelukkende er beregnet til vejgodstransport, og hvis højst tilladte bruttovægt er mindst 12 tons
- e) »EURO I«-køretøj: et køretøj med de karakteristika, som er anført i række A i tabellen i afsnit 8.3.1.1 i bilag I til Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer <sup>(1)</sup>
- f) »EURO II«-køretøj: et køretøj med de karakteristika, som er anført i række B i tabellen i afsnit 8.3.1.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF.

## KAPITEL II

### Afgifter på køretøjer

#### Artikel 3

1. De i artikel 1 omhandlede afgifter på køretøjer er følgende:

— *Belgien:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

— *Danmark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Tyskland:*

Kraftfahrzeugsteuer

— *Grækenland:*

Τέλη κυκλοφορίας

— *Spanien:*

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica

b) impuesto sobre actividades económicas (kun for så vidt angår afgiftsbeløbet for motorkøretøjer)

— *Frankrig:*

a) taxe speciale sur certain véhicules routiers

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

— *Irland:*

vehicle excise duty

— *Italien:*

a) tassa automobilistica

b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica

— *Luxembourg:*

taxe sur les véhicules automoteurs

— *Nederlandene:*

motorrijtuigenbelasting

— *Østrig:*

Kraftfahrzeugsteuer

— *Portugal:*

a) imposto de camionagem

b) imposto de circulação

— *Finland:*

Varsinainen ajoneuvoverd/egentlig fordonsskatt

— *Sverige:*

Fordonsskatt

— *Det Forenede Kongerige:*

a) vehicle excise duty

b) motor vehicles licence.

2. Hvis en medlemsstat ændrer en af de i stk. 1 nævnte afgifter til en anden af samme type, underretter den Kommissionen, der foretager de nødvendige ændringer.

#### Artikel 4

Bestemmelserne for opkrævning og inddrivelse af de i artikel 3 nævnte afgifter fastsættes af medlemsstaterne.

#### Artikel 5

For så vidt angår køretøjer, der er registreret i medlemsstaterne, kan de i artikel 3 nævnte afgifter kun opkræves af registreringsmedlemsstaten.

#### Artikel 6

1. Uanset strukturen i de i artikel 3 nævnte afgifter fastsætter medlemsstaterne afgiftssatserne på en sådan måde, at de for hver af de i bilag I nævnte klasser eller underklasser af køretøjer ikke er mindre end de i bilag I fastsatte minimumssatser.

Indtil to år efter direktivets ikrafttræden kan Grækenland, Italien, Portugal og Spanien anvende satser, der er mindre end, men som mindst udgør 65 % af minimumssatserne i bilag I.

2. Medlemsstaterne kan anvende reducerede satser eller undtagelser for

a) forsvarrets, civilforsvarrets, brandvæsenets, andre beredskabs-tjenesters, ordensmagtens og vejvæsenets køretøjer

<sup>(1)</sup> EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33. Direktivet er senest ændret ved direktiv 96/1/EF (EFT L 40 af 17.2.1996, s. 1).

b) køretøjer, som kun undtagelsesvis kører på offentlig vej i registreringsmedlemsstaten, og som anvendes af fysiske eller juridiske personer, hvis hovedvirksomhed ikke er godstransport, men dog kun hvis den transportvirksomhed, som udføres med sådanne køretøjer, ikke skaber konkurrenceforvridninger, samt hvis Kommissionens samtykke indhentes.

3. a) Rådet, som træffer afgørelse med enstemmighed på forslag af Kommissionen, kan tillade en medlemsstat at bibeholde yderligere undtagelser fra eller yderligere nedsættelser af de afgifter af køretøjer, som er begrundet i en specifik politik hos medlemsstaten af socioøkonomisk art, eller som er knyttet til dens infrastrukturer. Sådanne undtagelser eller nedsættelser kan kun anvendes på køretøjer, som er registreret i medlemsstaten, og som udelukkende udfører transportvirksomhed inden for en velafgrænset del af dens område.

b) En medlemsstat, der ønsker at opretholde en sådan undtagelse eller nedsættelse, underretter Kommissionen derom og meddeler den ligeledes alle nødvendige oplysninger. Kommissionen underretter inden for en frist på en måned de øvrige medlemsstater om den ønskede undtagelse eller nedsættelse.

Rådet anses for at have givet tilladelse til opretholdelse af undtagelsen eller nedsættelsen, hvis hverken Kommissionen eller nogen anden medlemsstat inden for en frist på to måneder fra den dato, på hvilken de andre medlemsstater blev underrettet i overensstemmelse med første afsnit, anmoder om, at spørgsmålet behandles af Rådet.

4. Medlemsstaterne må ikke indrømme undtagelser fra eller nedsættelser af de i artikel 3 nævnte afgifter, som måtte bevirke, at den skyldige afgift bliver mindre end de i stk. 1 omhandlede minimumssatser, jf. dog stk. 1, andet afsnit, stk. 2 og 3 samt artikel 6 i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne <sup>(1)</sup>.

### KAPITEL III

#### Vej- og brugsafgifter

##### Artikel 7

1. Medlemsstaterne kan bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter, såfremt betingelserne i stk. 2-10 overholdes.

2. a) Vejafgifter og brugsafgifter opkræves kun for anvendelse af motorveje og andre flersporede veje med karakter af motorvej samt af broer, tunneler og bjergpas.

I en medlemsstat uden et generelt motorvejsnet eller et net af tosporede veje med tilsvarende karakteristika kan vej- og brugsafgifter dog opkræves i den pågældende

medlemsstat for anvendelse af den øverste vejklasse set ud fra et teknisk synspunkt.

b) Efter forhandling med Kommissionen efter proceduren i Rådets beslutning af 21. marts 1962 om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet <sup>(2)</sup>

i) kan der også opkræves vej- og brugsafgifter for anvendelse af andre strækninger af hovedvejsnettet, særlig

— når sikkerhedsmæssige grunde taler for det

— i en medlemsstat, hvor der i størstedelen af landet ikke findes noget sammenhængende net af motorveje eller motortrafikveje med tilsvarende karakteristika, i den del af landet, men kun på veje, der bruges til tung international og interregional godstransport, forudsat at trafikbehovet og befolkningstætheden ikke økonomisk berettiger til anlæg af motorveje eller motortrafikveje med tilsvarende karakteristika

ii) kan de berørte medlemsstater aftale særlige arrangementer for grænseområder

iii) Østrig kan undtage motorvejstrækningen mellem Kufstein og Brenner fra den østrigske brugsafgift.

3. Vejafgifter og brugsafgifter må ikke opkræves samtidig for anvendelse af en og samme vejstrækning. Medlemsstaterne kan dog på vejnet, hvor der betales brugsafgift, ligeledes opkræve vejafgift for anvendelse af broer, tunneler og bjergpas.

4. Vejafgifter og brugsafgifter skal opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.

5. Vejafgifter og brugsafgifter skal anvendes og opkræves, og betalingen af dem kontrolleres, på en sådan måde, at trafikstrømmen sinkes mindst muligt, og således at enhver obligatorisk kontrol ved Fællesskabets indre grænser undgås. Med henblik herpå samarbejder medlemsstaterne om at fastlægge metoder til at give transportvirksomhederne mulighed for at erlægge brugsafgifterne døgnet rundt, i det mindste på alle større salgssteder, med anvendelse af alle normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de anvendes. Medlemsstaterne stiller tilstrækkelige faciliteter til rådighed på de steder, hvor vejafgifter og brugsafgifter betales, således at normale vejsikkerhedsstandarder opretholdes.

6. En medlemsstat kan fastsætte, at der for køretøjer, som er registreret i den, skal opkræves brugsafgifter for anvendelse af dens vejnet som helhed.

<sup>(1)</sup> EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38.

<sup>(2)</sup> EFT 23 af 3.4.1962, s. 720/62. Beslutningen er senest ændret ved beslutning 73/402/EØF (EFT L 347 af 17.12.1973, s. 48).

7. Brugsafgifterne, inklusive administrative udgifter, fastsættes af de pågældende medlemsstater til en sats, der ikke er højere end maksimumssatserne, der er fastsat i bilag II for de forskellige kategorier køretøjer.

Den 1. juli 2002 og hvert andet år derefter tages maksimumssatserne op til revision. Hvis det er nødvendigt, fremsætter Kommissionen forslag om tilpasning, og Europa-Parlamentet og Rådet træf fer afgørelse herom på de i traktaten fastsatte betingelser.

De medlemsstater, der anvender en brugsafgift, anvender indtil to år efter direktivets ikrafttræden en 50 % nedsat brugsafgiftsats for køretøjer, der er registreret i Grækenland, som følge af landets geopolitiske situation. Kommissionen kan beslutte at tillade, at disse medlemsstater viderefører denne nedsættelse fra år til år.

8. Sætserne for brugsafgifterne skal afspejle det tidsrum, hvori de pågældende infrastrukturer benyttes.

En medlemsstat må kun anvende en årlig sats for køretøjer, der er registreret i den.

9. De vægtede gennemsnitlige vejafgifter bør stå i forhold til omkostningerne ved anlæg, drift og udvikling af det pågældende infrastrukturnet.

10. Uden at anvendelsen af stk. 9 herved indskrænkes, kan medlemsstaterne differentiere satserne, således at den opkrævede vejafgift afhænger af

- a) køretøjets emissionsklasse, forudsat at ingen vejafgift ligger mere end 50 % over den vejafgift, der opkræves for tilsvarende køretøjer, der opfylder de strengeste emissionsnormer
- b) tidspunktet på dagen, forudsat at ingen vejafgift ligger mere end 100 % over den vejafgift, der opkræves i den billigste dagperiode.

Eventuel differentiering af vejafgifter på grundlag af køretøjets emissionsklasse eller tidspunktet på dagen skal stå i forhold til det forfulgte mål.

#### Artikel 8

1. To eller flere medlemsstater kan samarbejde om at indføre en fælles brugsafgiftsordning for deres samlede område. I så fald inddrager medlemsstaterne Kommissionen snævert i udarbejdelsen af den fælles brugsafgiftsordning samt i ordningens senere drift og i eventuelle ændringer.

2. For en sådan fælles ordning gælder ud over bestemmelserne i artikel 7 følgende bestemmelser:

- a) de fælles brugsafgiftssatser fastsættes af de deltagende medlemsstater, således at de ikke er større end de maksimumssatser, der er omhandlet i artikel 7, stk. 7
- b) betalingen af den fælles brugsafgift skal give adgang til det vejnet, som de deltagende medlemsstater har fastlagt i henhold til artikel 7, stk. 2

- c) andre medlemsstater kan tilslutte sig den fælles ordning
- d) de deltagende medlemsstater udarbejder et fordelingsystem, således at hver af disse får en rimelig del af brugsafgiftsprovenuet.

## KAPITEL IV

### Afsluttende bestemmelser

#### Artikel 9

1. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes anvendelse af:
  - a) særlige afgifter
    - som opkræves ved registreringen af køretøjer, eller
    - som pålægges køretøjer eller læs af særlig stor vægt eller særlig store dimensioner
  - b) parkeringsafgifter og særlige afgifter for kørsel i byer
  - c) regulerende afgifter med specifikt sigte på at undgå trafikoverbelastning på visse steder og tidspunkter.
2. Dette direktiv er heller ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan anvende en procentdel af beløbet fra brugs- og vejafgiften til miljøbeskyttelse og afbalanceret udvikling af transportnettene, for så vidt dette beløb beregnes i overensstemmelse med artikel 7, stk. 7 og 9.

#### Artikel 10

1. Med henblik på anvendelsen af dette direktiv er omregningskurserne mellem euroen og de nationale valutaer i de medlemsstater, der ikke anvender enroen, dem, som gælder den første arbejdsdag i oktober, og som offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*; de har virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår.
2. Medlemsstater, som ikke anvender enroen, kan opretholde de beløb, som gælder ved den i stk. 1 omhandlede årlige tilpasning, såfremt omregningen af disse beløb udtrykt i euro medfører en ændring på under 5 % udtrykt i de nationale valutaer.

#### Artikel 11

1. På de i artikel 7, stk. 7, andet afsnit, nævnte datoer aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv og om virkningerne af dette direktiv på baggrund af den teknologiske udvikling og udviklingen i trafikbelastningen.
2. For at Kommissionen kan udarbejde nævnte rapporter, meddeler medlemsstaterne senest seks måneder før ovennævnte datoer Kommissionen de nødvendige oplysninger.
3. De medlemsstater, der indfører elektroniske systemer til opkrævning af vej- og/eller brugsafgifter, samarbejder med henblik på et passende niveau af interoperabilitet.

*Artikel 12*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. juli 2000. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

*Artikel 13*

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 14*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 17. juni 1999.

På Europa-Parlamentets vegne

J. M. GIL-ROBLES

Formand

På Rådets vegne

F. MÜNTEFERING

Formand

## BILAG I

## MINIMUMSSATSER FOR AFGIFTER PÅ KØRETØJER

## MOTORKØRETØJER

Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Minimumsafgiftssats (EUR/år)	
Mindst	Mindre end	Luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring <sup>(1)</sup> af drivaksel	Andre former for affjedring af drivaksel
<b>2 aksler</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 aksler</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 aksler</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Tilsvarende anerkendt affjedring som nærmere fastlagt i bilag II til Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59)

## KOMBINATIONER AF KØRETØJER (VOGNTOG)

Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Minimumsafgiftssats (EUR/år)	
Mindst	Mindre end	Luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring <sup>(1)</sup> af drivaksel	Andre former for affjedring af drivaksel
<b>2 + 1 aksler</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Minimumsafgiftssats (EUR/år)	
Mindst	Mindre end	Luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring <sup>(1)</sup> af drivaksel	Andre former for affjedring af drivaksel
<b>2 + 2 aksler</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 aksler</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 aksler</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 aksler</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Tilsvarende anerkendt affjedring som nærmere fastlagt i bilag II til Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).



## BILAG II

**MAKSIMUMSSATSER FOR BRUGSAFGIFTER I EURO INKL. ADMINISTRATIVE UDGIFTER SOM NÆVNT I  
ARTIKEL 7, STK. 7****Årlig sats**

	<i>højest 3 aksler</i>	<i>mindst 4 aksler</i>
IKKE-EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II og renere	750	1 250

**Månedlig og ugentlig sats**

De højeste månedlige og ugentlige satser skal være proportionelle med den tid, infrastrukturen bruges i.

**Daglig sats**

Den daglige brugsafgift er ens for alle køretøjskategorier og beløber sig til 8 EUR.

---