

## **VORGABEN FÜR DAS EETS-GEBIET der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

### **TEIL I. ANFORDERUNGEN AN EETS-ANBIETER ("EA")**

#### **A) Allgemeines**

Dieses Dokument richtet sich ausschließlich an EETS-Anbieter (EA) im Sinne der Entscheidung der Europäischen Kommission 2009/750/EG. Die Erfüllung der nachstehend angeführten Anforderungen bildet die Grundlage für einen Vertragsabschluss als EA im EETS-Gebiet der ASFINAG. Die ASFINAG behält sich Änderungen der unten angeführten Anforderungen jederzeit vor.

Die fahrleistungsabhängige Maut für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ("**Maut**") ist im Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 idgF ("**BStMG**") sowie in Teil B der gemäß § 14 BStMG festgelegten und mit Erlass des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen genehmigten Mautordnung für die Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs ("**Mautordnung**") idgF ( siehe [www.asfinag/maut/mautordnung](http://www.asfinag/maut/mautordnung)) geregelt. Die Rechte und Pflichten, die die Kunden eines EA bei Benutzung des gegenständlichen EETS Gebietes betreffen, sind in der Mautordnung festgelegt.

Diese Bestimmungen liegen den gegenständlichen Vorgaben für das EETS-Gebiet zugrunde und sind auch vom EA und dessen Kunden in jedem Fall in ihrer jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Im Falle von Widersprüchen zwischen diesen Vorgaben für das EETS-Gebiet und dem BStMG oder der Mautordnung geht das BStMG bzw. die Mautordnung vor.

Im Falle von Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Maut oder die Erbringung des EETS, die diesen Vorgaben für das EETS-Gebiet zugrunde liegen, gelten diese Vorgaben für das EETS-Gebiet als entsprechend angepasst.

## 1. Mauterheber

### **Firma, Sitz, Rechtsform, Kontaktdaten:**

ASFINAG AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-FINANZIERUNGS-  
AKTIENGESELLSCHAFT ("ASFINAG")  
A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5-9, Postfach 983  
Rechtsform Aktiengesellschaft, Sitz Wien, FN 92191 a

### Kontaktdaten:

ASFINAG Maut Service GmbH ("MSG")  
A-1120 Wien, Am Europlatz 1  
[eets@asfinag.at](mailto:eets@asfinag.at)

ASFINAG ist aufgrund des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes, BGBl. I Nr. 113/1997 idgF, und des in Ausführung dieses mit dem Bund abgeschlossenen Fruchtgenussvertrages vom 23.06.1997 Fruchtgenussberechtigte an sämtlichen Autobahnen und Schnellstraßen in der Republik Österreich. ASFINAG hat somit (unter anderem) das Recht, auch auf der Grundlage von § 3 BStMG, an allen dem Fruchtgenussrecht unterliegenden Straßen von sämtlichen Nutzern Maut einzuheben.

ASFINAG hat mit der MSG einen Betreibervertrag abgeschlossen, wonach die MSG (als Erfüllungsgehilfe der ASFINAG) ein Mautsystem zur Einhebung von Maut für mautpflichtige Fahrzeuge auf dem mautpflichtigen Straßennetz betreibt.

## 2. EETS-Gebiet

### **Beschreibung des EETS-Gebietes:**

Der Maut unterliegt die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes (mit einer Streckenlänge von ca. 2199 km, Stand 2016) durch ein mautpflichtiges Kraftfahrzeug (siehe im Detail Teil B Kapitel 3 der Mautordnung). Die Einhebung der Maut erfolgt durch ein vollelektronisches Mautsystem.

Das gesamte mautpflichtige Straßennetz ist in Mautabschnitte geteilt, wobei die Maut für jeden einzelnen Mautabschnitt gesondert eingehoben wird. Voraussetzung für die ordnungsgemäße Mautentrichtung ist das

obligatorische Mitführen eines zugelassenen und korrekt funktionierenden sowie dauerhaft ordnungsgemäß angebrachten Fahrzeuggerätes im mautpflichtigen Kraftfahrzeug.

Die Höhe des Mauttarifs (i) ist streckenbezogen, und hängt überdies (ii) vom Zeitpunkt der Streckenbenützung, (iii) von der Lage des einzelnen Mautabschnittes sowie von (iv) der Achsenanzahl und (v) der EURO-Emissionsklasse ab; siehe im Detail Teil B, Kapitel 4 der Mautordnung.

#### **Ausnahme bestimmter Kraftfahrzeugkategorien von der Mautpflicht:**

Von der Mautpflicht permanent bzw. vorübergehend ausgenommen sind bestimmte Kraftfahrzeuge gemäß Teil B Kapitel 2 sowie Punkt 3.3 der Mautordnung. Derartige Ausnahmen können nur entsprechend den Bestimmungen der Mautordnung vom Mauterheber gewährt werden.

### **3. Gesetzliche Grundlagen**

Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG) 2002, Mauttarifverordnung, Mautstreckenausnahmeverordnung und relevante Bestimmungen der Mautordnung; der EA ist verpflichtet, seine Vertragskunden über ihre Verpflichtungen im Rahmen des BStMG und der Mautordnung aufzuklären.

## **B) Technische Parameter**

### **1. Technische Anforderungen an EA bezüglich der Mauterhebung**

#### **Verwendete Technologien:**

Das Mautsystem ist als Multilane- Freeflow Dedicated Short Range Communication (DSRC) System basierend auf der Europäischen Norm EN15509 konzipiert. Für jeden Mautabschnitt sind DSRC-Transceiver (sog. Baken) meist auf Tragwerken über den Fahrbahnen angebracht. Die Mauttransaktionen werden mit Zugriffsschutz entsprechend Security Level 1 nach EN15509 durchgeführt, dabei werden auch zwei Authentifikatoren generiert.

#### **Anforderungen an das Fahrzeuggerät:**

Das Fahrzeuggerät muss CEN-DSRC Transaktionen nach EN15509 im 5,8 GHz Bereich unterstützen. Weiters ist eine Nutzerschnittstelle vorzusehen, die die Deklaration der Fahrzeugkategorie sowie Abruf und

Wiedergabe von Statusinformationen (optisch und akustisch) erlaubt. Das Fahrzeuggerät muss im Multilane- Freeflow Betrieb mit überlappenden Kommunikationszonen der DSRC- Transceiver, die auf unterschiedlichen Kanälen arbeiten, ohne Empfindlichkeitseinbruch kommunizieren können.

Das Fahrzeuggerät muss u.a. zu folgenden Normen kompatibel sein:

- Interoperability application profile for DSRC: EN 15509 (Security Level 1 ist zwingend anzuwenden)
- Layer 1: EN 12253
- Profile definition: EN 13372
- Layer 2: EN 12795
- Layer 7: ISO15628/ EN 12834
- Application Interface for EFC: EN 14906 (bzw. EN ISO 14816)

Für detaillierte Definitionen der Anforderungen an Fahrzeuggerät und DSRC-Schnittstelle wird auf folgende Dokumente verwiesen:

- "EETS-OBE Requirements Specification" [EETS-OBE req],
- "EETS-DSRC transaction for tolling and enforcement " [EETS-DSRC],

Für detaillierte Spezifikationen zu Format und Inhalt der Mauttransaktionsdaten, Personalisierung und Konfiguration wird auf EN 15509 sowie EN ISO 14906 und auf folgendes Dokument verwiesen:

- "EETS DSRC Tolling Data Specification" [EETS\_data].

**Nachweis der Konformität des Fahrzeuggerätes:**

Der Nachweis der Konformität des Fahrzeuggerätes gemäß der Entscheidung der Europäischen Kommission 2009/750/EG ist durch eine Konformitätserklärung des Herstellers im Sinne der Entscheidung der Europäischen Kommission 2008/768/EG zu erbringen. Nähere Details sind in den EETS Acceptance Procedures [EETS\_acc] dargestellt.

#### **Nachweis der Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeuggerätes:**

Der erforderliche Nachweis der Gebrauchstauglichkeit ist durch eine Gebrauchstauglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der Art und Ausprägung der durch den EA durchgeführten Personalisierung gemäß [EETS\_acc] zu erbringen.

## **2. Mauttransaktionskonzept**

### **2.1 Abläufe/Schnittstellen für technisches Konzept**

#### **Datenschnittstelle zwischen EA und Mauterheber:**

Der Informationsaustausch zwischen dem ASFINAG- Zentralsystem und den Systemen des EA basiert auf einer Schnittstelle, die sich an EN ISO 12855 anlehnt.

Die Schnittstelle bietet u.a. folgende Funktionalitäten:

- Austausch von Sicherheitsobjekten
- Übermittlung von Informationen zum Mautgebiet
- Übermittlung von Informationen zu zugelassenen Fahrzeuggerätetypen
- Übermittlung von Sperllisteninformationen
- Austausch von Nutzungsinformationen
- Übermittlung von Maut-Forderungen
- Austausch von Enforcement-Informationen

- Übermittlung von Nutzerlisten
- Austausch von Qualitätssicherungs-Informationen

Für detaillierte Spezifikationen zu dieser Schnittstelle wird auf folgendes Dokument verwiesen:

- "EETS Back Office Interface Specification" [EP\_IF].

## 2.2 Sperrliste ( Black List)

### Sperrdaten

Der EA stellt dem Mauterheber auf eigene Kosten und eigenes Risiko bis zum definierten Übergabepunkt gemäß den "Allgemeinen Vertragsbedingungen" ("**AVB**") periodisch elektronische Sperrdaten in definierter Dateiform zur Verfügung, mittels derer die nicht mehr zugelassenen Fahrzeuggeräte des EA identifiziert werden können. Einzelheiten sind in "EETS Back Office Interface Specification" [EP\_IF], sowie in den "Allgemeinen Vertragsbedingungen" ("**AVB**") geregelt.

## 2.3 Nutzerliste (White List)

Der EA stellt gemäß den AVB und der [EP\_IF] und unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Bestimmungen dem Mauterheber auf eigene Kosten und eigenes Risiko bis zum definierten Übergabepunkt gemäß den "Allgemeinen Vertragsbedingungen" ("**AVB**") periodisch elektronische Informationen über Vertragsdaten seiner Nutzer für Zwecke (i) der stichprobenartigen Kontrolle der EURO-Emissionsklassen, (ii) der Überprüfung, ob im Rahmen der Nachentrichtung ein aktiver Vertrag vorliegt, sowie (iii) des Enforcement (insbesondere zur Feststellung und in Folge dessen Aufforderung zur Ersatzmautleistung von Mautprellern) zur Verfügung.

### 3. Qualitätsmessung und -management

#### 3.1 Transaktionsqualität

Neben seinen sonstigen Verpflichtungen hat der EA insbesondere in den durch seine EETS-Nutzer ausgelösten Mauttransaktionen die nachstehend allgemeine und in [EP\_QM] näher beschriebene Transaktionsqualität, die auf die nachstehend allgemeine und in [EP\_QM] näher dargestellte Weise gemessen wird, einzuhalten.

Die Transaktionsqualität setzt sich aus folgenden Qualitätsparametern zusammen:

- DSRC Error Ratio
- Verhältnis der „fehlerhaften Transaktionen“
- Verhältnis der „nachverrechneten Transaktionen“
- Verhältnis der „nicht nachverrechenbaren Transaktionen an Kontrolleinrichtungen“.

#### Ermittlung der Transaktionsqualität

Die detaillierten Bedingungen für die Ermittlung der einzelnen Parameter sind ausführlich in [EP\_QM]<sub>2</sub> erläutert.

Die Transaktionsqualität wird grundsätzlich für einen Beobachtungszeitraum von 1 Monat ermittelt und überprüft. Die jeweiligen für die einzelnen Qualitätsparameter relevanten Quoten der Referenz-Fahrzeuggeräte wie auch der im Einsatz befindlichen Fahrzeuggerätetypen des EA werden vom Mauterheber dem EA bis längstens 1 Monat nach Ende eines jeden Beobachtungszeitraums mitgeteilt. Um zu berücksichtigen, dass eine Fahrzeuggerättypen des EA neu im System des Mauterhebers ist und von der Referenz-Fahrzeuggerätegruppe abweicht, soll der EA die Möglichkeit haben aus den ersten Betriebserfahrungen zu

lernen und die Erhebungsqualität seiner Fahrzeuggeräte zu verbessern. Daher gelten für das erste Jahr des unbeschränkten Betriebs einer Fahrzeuggerätetype erleichterte Toleranzfaktoren (Details siehe [EP\_QM]).

### Systemausfall

Unter Systemausfall ist ein von dem EA zu vertretendes, systematisches, länger dauerndes und nicht binnen angemessener Frist behebbares Versagen (im Sinne der Nichtdurchführung korrekter Mauttransaktionen) eines, näher in [EETS\_proc] bestimmten, Anteils einer im Einsatz befindlichen Fahrzeuggerätetype des EA zu verstehen (Details siehe [EETS\_proc]).

## **3.2 Maßnahmen bei Verfehlen der erforderlichen Transaktionsqualität**

### Qualitätsmessung und -management

Der EA ist verpflichtet, ein System zur Qualitätsmessung und -management zu implementieren, die Einhaltung der Transaktionsqualität laufend zu überwachen und, soweit absehbar, einer (auch künftig zu erwartenden) Verschlechterung der Transaktionsqualität, welche potentiell zu einem Verfehlen der Einhaltung der erforderlichen Qualitätsparameter führen könnte, durch entsprechende Maßnahmen entgegenzuwirken. Der EA hat den Mauterheber laufend über die Ergebnisse dieser Qualitätsmessung und der im Rahmen des Qualitätsmanagement gesetzten Maßnahmen zu informieren.

Der Mauterheber hat ebenfalls ein System zur Qualitätsmessung und -management implementiert, welches die Einhaltung der Transaktionsqualität seiner Erfassungseinrichtungen überwacht.

### Maßnahmen bei Verfehlen von Qualitätsparametern

Der EA hat entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um einer Verschlechterung der Transaktionsqualität seiner Fahrzeuggeräte entgegenzuwirken. Diese Maßnahmen des EA müssen wieder zur Einhaltung sämtlicher erforderlicher Qualitätsparameter führen (z.B. durch Sperre, Austausch, Reparatur des Fahrzeuggerätes, oder Handlungsanweisungen an den Fahrer). Der EA ist verpflichtet den Mauterheber von den Ergebnissen der gesetzten Maßnahmen laufend zu informieren.



### Maßnahmen bei zwischenzeitigen Problemfällen

Sollte es bei einem EA kurzfristig, also auch in Bezug auf kürzere als für die Messung der einzelnen Qualitätsparameter relevanten Zeiträume, zu auffälligen Unterschreitungen der Transaktionsqualität in einzelnen oder mehreren Qualitätsparametern (zB bezogen auf einzelne Fahrzeuggeräte) kommen, kann der Mauterheber angemessene kurzfristige Abhilfemaßnahmen in Form von Rückruf und Austausch von den betroffenen Fahrzeuggeräten des EA verlangen

Kommt der EA einer solchen angemessenen Aufforderung seitens des Mauterhebers nicht unverzüglich, längstens aber innerhalb der in [EP\_QM] festgelegten Frist nach, so hat der EA dem Mauterheber eine Pönale in der in [EP\_QM] festgelegten Höhe für den Zeitraum in dem der EA keine dauerhaft ordnungsgemäße Transaktionsqualität wieder sicherstellen konnte zu bezahlen. Die Pönale entfällt, wenn die Qualitätsparameter binnen angemessener Frist wieder erreicht werden konnten.

### Maßnahmen bei Systemausfall

Bei einem Systemausfall hat der EA dafür zu sorgen, dass sämtliche betroffene Fahrzeuggeräte von allen seinen EETS-Nutzern ehestmöglich (zB im Rahmen einer Rückrufaktion) eingezogen und aus dem Verkehr gebracht und gegen ein anderes im EETS-Gebiet zugelassenes Fahrzeuggerät (zB GO-Box) getauscht werden.

### **3.3 Datenqualität (Fahrzeuggerät)**

Da die Höhe der zu entrichtenden Maut auf Grund der im Fahrzeuggerät abgelegten ("personalisierten") Fahrzeugdaten berechnet wird, wird auf höchste Datenqualität Wert gelegt. Die richtige Personalisierung von

- Fahrzeugkennzeichen und Zulassungsstaat
- Fahrzeugklasse
- Achszahl des Zugfahrzeugs
- EURO-Emissionsklasse

wird gemäß den Grundsätzen in [EP\_QM] beurteilt.

Die Verantwortung für die Richtigkeit dieser im Fahrzeuggerät abgelegten Daten liegt beim EA. Dieser ist verpflichtet, vor Personalisierung der Fahrzeuggeräte die Fahrzeugdaten (zB an Hand der Fahrzeugpapiere etc.) auf deren Richtigkeit zu überprüfen. Für nähere Details siehe [EP\_QM].

Für den Fall, dass der EA eine falsche EURO-Emissionsklasse auf dem Fahrzeuggerät hinterlegt hat, ist der EA verpflichtet, die durch die falsche Zuordnung entgangenen Mauteinnahmen dem Mauterheber vom Zeitpunkt der falschen Zuordnung bis zum Zeitpunkt der Korrektur rückwirkend zu erstatten. Ausgenommen sind einzelne Transaktionen für die bereits Ersatzmaut bezahlt wurde.

Der Mauterheber ist berechtigt, die richtige, durch den EA vorzunehmende Zuordnung der Euro- Emissionsklassen, auf den Fahrzeuggeräten des EA anhand von Stichproben oder bei konkretem Verdacht im Einzelfall zu überprüfen. Für nähere Details siehe [EP\_QM].

Anhand dieser Stichproben wird eine EURO-Emissionsklassen Fehler-Quote ermittelt, welche den Anteil der fehlerhaften Einstufungen der EURO-Emissionsklassen an den Fahrzeuggeräten des EA an der Menge der geprüften Fälle zeigt; vorausgesetzt, dass eine in [EP\_QM] festgelegte Mindestanzahl an Stichproben geprüft wurde. Für nähere Details siehe [EP\_QM].

Bei Überschreitung einer in [EP\_QM] festgelegten Emissionsklassen Fehler-Quote hat der EA einen gemäß [EP\_QM] pauschalierten Schadenersatz an den Mauterheber zu leisten.

### **3.4 Fahrzeugdeklaration**

Der EA hat seinen jeweiligen EETS-Nutzern eine Fahrzeugdeklaration auszustellen, welche bei Fahrten auf dem österreichischen EETS-Gebiet mitzuführen und auf Verlangen des Mauterhebers (Mautaufsichtsorganen) vorzuweisen ist. Diese Fahrzeugdeklaration hat zumindest die folgenden Informationen zu enthalten:

- Fahrzeugkennzeichen und Zulassungsstaat
- PAN und OBU-ID als Wert (bestehend aus den Daten für EFC-ContextMark, ContractProvider, ManufacturerId und EquipmentOBUId)

- OBU-ID als Barcode gemäß EAN-128A
- Deklarierte EURO-Emissionsklasse
- Bezeichnung des EA

Durch die Fahrzeugdeklaration wird dem jeweiligen Fahrzeuglenker die jederzeitige Überprüfbarkeit der korrekten Zuordnung (i) des Fahrzeuggerätes zum entsprechenden Fahrzeug sowie (ii) der auf dem entsprechenden Fahrzeuggerät eingestellten EURO-Emissionsklasse ermöglicht.

#### **4. Kundenservice**

##### **Kundenservice**

Die Kundenbeziehung für die Abwicklung der Maut besteht zwischen EA und EETS-Nutzer. Der EA ist folglich für das Kundenservice mit dem jeweiligen EETS-Nutzer, was Mautfragen anbelangt, grundsätzlich allein verantwortlich. Für den Fall, dass EETS-Nutzer sich mit mautbezogenen Fragen direkt an den Mauterheber wenden, hat der Mauterheber das Recht (aber nicht die Pflicht), solche EETS-Nutzer an den EA zu verweisen.

Die Kundenbeziehung des EA mit seinen EETS-Nutzern lässt die Rechtsverhältnisse der mautpflichtigen Straßenbenutzer mit dem Mauterheber hinsichtlich der Nutzung der mautpflichtigen Straßen unberührt.

Der EA ist zu keinem Zeitpunkt berechtigt, ohne Zustimmung des Mauterhebers seinen EETS-Nutzern Gutschriften im Namen des Mauterhebers zu gewähren (zB im Zusammenhang mit Reklamationen des EETS-Nutzers zur verrechneten Maut). Der EA ist verpflichtet, Anträge auf Gutschriften seiner EETS-Nutzer an den Mauterheber zur Feststellung von deren Rechtmäßigkeit zu übermitteln. Der Mauterheber wird die übermittelten Anträge auf Gutschriften prüfen, den EA über das Ergebnis der Prüfung informieren und gegebenenfalls dem EA eine entsprechende Gutschrift übermitteln.

Der EA verpflichtet sich, seine EETS-Nutzer darüber zu informieren, dass diese nicht berechtigt sind, den durch die ASFINAG für lokale Kundenverträge erbrachten Kundenservice des Mauterhebers in Anspruch zu nehmen.

In Angelegenheiten des Enforcement kann das Kundenservice des Mauterhebers jedoch von EETS-Nutzern direkt kontaktiert werden.

### **Support-Service für den EA**

Der Mauterheber wird den EA beim Kundenservice in jenem Ausmaß unterstützen, wie dies zur Abwicklung der Vertragsbeziehung mit dem EA erforderlich ist. Es wird dem EA dabei eine Hotline zur Verfügung stehen, über die jene Fragen behandelt werden, in denen der EA auf den Mauterheber angewiesen ist. Die eigens für EETS geschulten Mitarbeiter sind unter dieser Hotline für den EA zu den üblichen Bürozeiten erreichbar und die Kommunikation kann zumindest in den Sprachen Deutsch und Englisch garantiert werden.

Zusätzlich ist auf Seiten des EA ein geeigneter Ansprechpartner zu benennen, welcher im Bedarfsfall dem Mauterheber zur Verfügung steht.

## **5. Nachentrichtung der Maut**

### **Nachzahlung der Maut:**

Die Nachzahlung der Maut bei nicht-erfolgter Transaktion durch den EETS-Nutzer ist prinzipiell bei GO Vertriebsstellen und Mautaufsichtsorganen in Österreich mit den dort akzeptierten Zahlungsmitteln möglich, nicht jedoch über das im Rahmen von EETS verwendete Zahlungsmittel (=EETS-Zahlungsmittel). Die Nachzahlung hat gemäß den Vorgaben in der Mautordnung zu erfolgen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit der zentralen Nachzahlung bei Verwendung einer zu niedrigen Kategorie oder einer falschen Emissionsklasse gemäß den Vorgaben in der Mautordnung.

### **Automatische Nachverrechnung:**

Bei Zutreffen bestimmter Voraussetzungen erfolgt gemäß den Vorgaben in der Mautordnung eine automatische Nachverrechnung (sog. Lückenschluss), wenn trotz Benützung eines mautpflichtigen Straßenabschnittes durch ein mautpflichtiges Fahrzeug des EETS-Nutzers keine ordnungsgemäße Mauttransaktion stattgefunden hat. Näheres ist in [EP\_QM] geregelt.

## **6. Enforcement**

Für den Fall, dass ein mautpflichtiges Kraftfahrzeug das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten (ein "**Mautpreller**") sind für die Zwecke dieser Vorgaben für das EETS-Gebiet folgende Fälle zu unterscheiden:

1. *Das Fahrzeuggerät ist gesperrt (i.e. scheint auf der Sperrliste auf)*

Der EA ist verpflichtet, dem Mauterheber auf Anfrage, die mit dem Vorliegen eines Mautverstoßes begründet wird, innerhalb von 5 Werktagen Name und Adresse des betreffenden Zulassungsbesitzers über eine zu vereinbarende elektronische Schnittstelle zu übermitteln.

Den EA trifft in diesem Fall keine Haftung zur Zahlung der Ersatzmaut.

2. *Das Fahrzeuggerät löst keine Transaktion aus, eine solche kann auch nicht durch Lückenschluss ermittelt werden und das Kfz-Kennzeichen des Mautprellers kann aufgrund der Nutzerliste einem (oder mehreren) bestimmten EETS-Fahrzeuggerät(en) zugeordnet werden und scheint nicht auf der Sperrliste auf.*

Der EA ist verpflichtet auf entsprechende Mitteilung des Mauterhebers betreffend Vorliegen eines Mautverstoßes entweder (i) dem Mauterheber innerhalb von 5 Werktagen Name und Adresse des betreffenden Zulassungsbesitzers über eine zu vereinbarende elektronische Schnittstelle zu übermitteln, oder (ii) dem Mauterheber die diesbezügliche Ersatzmaut gemäß Teil B Punkt 10.3 der Mautordnung zu bezahlen, soweit der Mauterheber den Tatbestand der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung von Maut nachweisen kann.

Kann auf diese Weise eine Zuordnung zu EETS-Fahrzeuggeräten mehrerer EA vorgenommen werden, so sind sämtliche dieser EA zur Datenübermittlung gemäß dem obenstehenden Absatz verpflichtet. Sollte keiner dieser EA die Daten des betreffenden EETS-Nutzers dem Mauterheber übermitteln, haften alle diese EA solidarisch für die Bezahlung der diesbezüglichen Ersatzmaut, soweit der Mauterheber den Tatbestand der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung von Maut nachweisen kann.

3. *Das Fahrzeuggerät löst keine Transaktion aus, eine solche kann auch nicht automatisch nachverrechnet werden und das Kfz-Kennzeichen des Mautprellers kann nicht aufgrund der Nutzerliste einem EETS-Fahrzeuggerät zugeordnet werden*

Die unter den Punkten 1. und 2. dieses Kapitels Enforcement beschriebenen Verpflichtungen zur Datenherausgabe bzw. Ersatzhaftung kommen in diesem Fall nicht zur Anwendung.

4. *Das Fahrzeuggerät löst eine Mauttransaktion aus, jedoch liegt ein Mautvergehen der nur „teilweisen Entrichtung der Maut“ vor (siehe Pkt 10.3.2 der Mautordnung).*

Die Regelung zu Punkt 2. oben findet sinngemäß Anwendung; die Möglichkeit der Haftung mehrerer EA scheidet aus, da die stattgefunden Transaktion eindeutig einem EA zugeordnet werden kann.

### **Teilnahme des EA an Verwaltungs(straf)verfahren in Österreich:**

Für den Fall, dass auf Grund einer nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut ein Verwaltungs(straf)verfahren eingeleitet wird, ist der EA insbesondere zu folgenden Handlungen und zur Unterstützung der ASFINAG verpflichtet: Der EA hat entweder etwaigen Vorladungen von Behörden nachzukommen (zB durch Entsendung eines geeigneten und fachkundigen Mitarbeiters) oder die ASFINAG zur Vertretung im Verfahren zu bevollmächtigen und diese mit einer aussagekräftigen Stellungnahme zu jeweiligem Fall auszustatten.

## **7. Änderungsmanagement**

Details zum Änderungsmanagement sind in Störungs- und Änderungsmanagement für EETS-Anbieter [EETS\_proc] festgehalten.

Bei Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen trägt jede Partei ihre eigenen Kosten selbst. Weiters ist der EA verpflichtet, sein System auf eigene Kosten an Systemänderungen beim Mauterheber (zB Änderungen der Mauttechnologie, Anpassung der Datenaustausch-Schnittstellen) anzupassen.

Der Mauterheber stellt dem EA die in diesem Dokument und in den Anlagen beschriebenen Schnittstellen zur Verfügung. Die Kosten für gesondert vereinbarte und vom EA ausdrücklich gewünschte Anpassungen sind vom EA zu tragen.

Der Mauterheber wird den EA innerhalb angemessener Frist über konkret beabsichtigte Systemänderungen informieren.

## **8. Störungsmanagement**

Sowohl der Mauterheber, als auch der EA informieren die jeweils andere Seite über aufgetretene Störfälle bzw. Wartungen, soweit sie die jeweils andere Partei betreffen. Die Entscheidung über zu treffende Maßnahmen werden gemeinsam getroffen.

Details zum Störungsmanagement sind in [EETS\_proc] festgehalten.

## **C) Wirtschaftliche Parameter**

### **1. Wirtschaftliche Anforderungen an EA**

#### **1.1 Sicherstellung**

Nach Abschluss eines EETS-Vertrages mit dem Mauterheber gemäß Teil II Kapitel 8 und für die Laufzeit der Vertragsbeziehung mit dem Mauterheber wird der Mauterheber zur Absicherung des Risikos des Zahlungsausfalls für Ansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EA eine Forderungsausfallversicherung abschließen. Die Kosten dieser Versicherung trägt der Mauterheber. Der Mauterheber wird mit einem Versicherungsunternehmen einen entsprechenden Vertrag abschließen. Die Beurteilung der Frage, ob für

den Ausfall der Forderungen des Mauterhebers gegen den EA ein Versicherungsschutz angeboten werden kann, erfolgt dabei durch das Versicherungsunternehmen. Der Mauterheber ist bei der Wahl des Versicherungsunternehmens frei.

Im Falle, dass eine Forderungsausfallversicherung zur Absicherung des Risikos des Zahlungsausfalls für Ansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EA nicht oder nicht mehr in voller Höhe erfolgen kann, kommt die folgende Regelung zur Anwendung:

Der EA hat zur Besicherung von Zahlungsansprüchen betreffend Mautumsätze dem Mauterheber innerhalb von 14 Tagen nach Aufforderung

- eine abstrakte, unwiderrufliche, unbedingte und auf erste Anforderung des Begünstigten, ohne irgendeine Prüfung des Rechtsgrundes und unter Verzicht auf jegliche Berufung auf Einwendungen aus dem zugrunde liegenden Rechtsverhältnis zahlbare **Bankgarantie** eines in einem Mitgliedstaat des EWR bzw. der EU niedergelassenen Kreditunternehmens mit zumindest Single A Rating (Standard & Poor's) oder A2 (Moody's) (oder mit diesen gleichwertigem Rating) oder
- ein gleichwertiges für den Mauterheber akzeptables **Finanzinstrument**

in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes zu übergeben ("**Besicherung**").

Die Höhe der Besicherung ist vom Mauterheber auf Grundlage der im vorausgegangenen Jahr vom EA gezahlten Summe an Mauttransaktionen zu bestimmen. Handelt es sich beim EA um ein Unternehmen, zu dem in der Vergangenheit keine Geschäftsbeziehung im Rahmen von EETS bestand, ist der Betrag auf Grundlage der erwarteten monatlichen Durchschnittssumme an Mauttransaktionen festzulegen, die der EA aufgrund der in seinem Geschäftsplan veranschlagten zu erwartenden Umsätze zahlen dürfte. Der EA ist verpflichtet, dem Mauterheber die für die Bestimmung der betragsmäßigen Höhe der Besicherung erforderlichen nachvollziehbaren Nachweise und Unterlagen rechtzeitig vor Vertragsabschluss zu übergeben und hat für Rückfragen des Mauterhebers zur Verfügung zu stehen. Werden seitens des EA trotz einmaliger Aufforderung keine oder keine nachvollziehbaren Nachweise übergeben oder nachträglich übermittelt oder



die erforderlichen Auskünfte nicht erteilt, so wird die Höhe der Besicherung nach dem erwartenden durchschnittlichen Monatsumsatz durch den Mauterheber nach dessen billigem Ermessen geschätzt und festgesetzt.

Die Laufzeit der Besicherung muss mindestens 13 Monate betragen und ist jeweils spätestens 14 Tage vor Ende der Laufzeit für mindestens 13 weitere Monate in der Gültigkeit zu verlängern. Bei einer Verlängerung der Besicherung ist jeweils auf den durchschnittlichen Monatsumsatz der vom Mauterheber über den EA abgewickelten Umsätze der letzten 12 Monate abzustellen. Im Fall der nicht-rechtzeitigen Verlängerung ist der Mauterheber berechtigt, die gesamte Bankgarantie zu ziehen oder das gleichwertige für den Mauterheber akzeptable Finanzinstrument zu verwerten und den so erhaltenen Betrag zur Besicherung von Mautumsätzen vorerst zu behalten, bis eine neue Bankgarantie oder ein gleichwertiges für den Mauterheber akzeptables Finanzinstrument des EA vorliegt.

Das Ziehen der Bankgarantie oder die Verwertung des gleichwertigen für den Mauterheber akzeptablen Finanzinstruments entbindet den EA nicht von der fristgerechten Bezahlung der übermittelten Mautforderungen.

## **2. Kosten, Verrechnung**

Die näheren Details der nachstehend beschriebenen Entgelt-Komponenten sind in den AVB näher geregelt.

### **2.1 Kosten**

#### **2.1.1 Implementierungskosten**

Für die Implementierung im System des Mauterhebers sind vom EA mit Betriebsaufnahme die tatsächlich angefallenen Implementierungskosten in Form eines Kostenersatzes an den Mauterheber zu bezahlen. Sollte der EA für eine solche Implementierung zusätzlich zu den vom Mauterheber vorgegebenen Schnittstellen individuelle Adaptierungen wünschen, so hat der EA die damit verbundenen Kosten zusätzlich zum oben genannten Kostenersatz zu tragen.

#### **2.1.2 Kosten für die Gebrauchstauglichkeitsprüfung**

Für die Prüfung und Bescheinigung der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten des EA ist vom EA pro Prüfungsdurchgang und pro Fahrzeuggerätetype ein Kostenersatz in Höhe der im EETS-Vertrag vertraglich geregelten Kosten an den Mauterheber zu bezahlen. Sollten wegen technischer Mängel

Nachprüfungen hinsichtlich der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten des EA erforderlich sein, wird auch eine solche Nachprüfung nach Aufwand des Mauterhebers verrechnet.

## **2.2 Vergütung**

Der Mauterheber gewährt dem EA für die über den EA stattfindende Abrechnung von Mautleistungen (einschließlich dem Management der Kundenbeziehungen und dem Erhalt von Einzelleistungsinformationen zu den Verrechnungsdaten) ein Disagio. Die Höhe der Vergütung ist im EETS-Vertrag geregelt.

## **3. Fakturierungs- und Zahlungsgrundsätze**

### **3.1 Post-Pay**

EETS-Nutzer des EA gelten gemäß Mautordnung als Mautentrichter im Wege des Post-Pay Verfahrens.

### **3.2 Verrechnung**

Die Daten sämtlicher Leistungen werden von dem Mauterheber elektronisch erfasst und täglich an den EA übermittelt. Die diesbezüglichen Details sind in den AVB geregelt.

## **TEIL II. BEDINGUNGEN UND VERFAHREN FÜR DIE ZULASSUNG ALS EA**

### **Bedingungen/ Verfahren**

Die Zulassung zum unbeschränkten Betrieb als EA im österreichischen EETS-Gebiet setzt das Durchlaufen der nachfolgenden Schritte in der angegebenen Reihenfolge voraus. Diese Schritte haben schriftlich zu erfolgen.

#### **1. Anmeldung EA**

Der EA meldet sich beim Mauterheber und erklärt seine Absicht, EA im EETS-Gebiet des Mauterhebers zu werden.

## **2. Nachweise des EA für die Aufnahme von Verhandlungen zwischen dem EA und dem Mauterheber**

Der EA hat dem Mauterheber einen Nachweis über seine Registrierung als EA in seinem Sitzstaat zu erbringen.

## **3. Absichtserklärung**

Der EA und der Mauterheber geben eine wechselseitige Absichtserklärung [LOI] betreffend der Aufnahme von Verhandlungen über die Tätigkeit des EA im EETS-Gebiet ab, welche in ihren verbindlichen Bestandteilen zumindest eine Vertraulichkeitsvereinbarung, eine Rückgabeverpflichtung von erhaltenen Informationen und Unterlagen, eine Verwendungsbeschränkung der erhaltenen Informationen und Unterlagen sowie eine Verpflichtung des EA zum Kostenersatz, sofern sich dessen Untauglichkeit als EA herausstellt, beinhaltet.

## **4. Übergabe von nicht-öffentlichen Unterlagen an den EA**

Der Mauterheber übergibt dem EA allfällige nicht-öffentliche Unterlagen für EA.

## **5. Technisches und kommerzielles Konzept des EA**

Der EA erstellt ein technisches und kommerzielles Konzept für seine Tätigkeit als EA im österreichischen EETS-Gebiet. Dieses Konzept hat zumindest plausible und schlüssige Angaben zu folgenden Punkten zu enthalten, wobei dem Mauterheber auf dessen Verlangen auch entsprechende Nachweise vorzulegen bzw. beizubringen und alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen sind:

- Bezeichnung der Fahrzeuggerätetypen (kennzeichnend Hard- und Softwareversionen) einschließlich einem Nachweis der Gleichwertigkeit mit dem bei der Registrierung als EA bekanntgegebenen Fahrzeuggerätetyp, Bezugsquellen und den einschlägigen Zulassungsunterlagen;
- angemessenes Qualitätssicherungssystem;
- angemessene Personalausstattung;

- zweckentsprechendes Kundenmanagementkonzept;
- ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit und Bonität des EA, wobei insbesondere auch Nachweise für die Sicherstellung der finanziellen Mittel für die Umsetzung des Konzeptes, zumindest für die Phase bis zur Betriebsaufnahme und die beiden ersten Jahre des Betriebs, beizulegen sind (zB Eigenmittelzusagen, Finanzierungszusagen etc);
- Zeitplan;
- Risikomanagementplan (zB Unterbrechung des Geschäftsbetriebes, Liquiditätsrisiko).

## **6. Plausibilitätsprüfung durch den Mauterheber**

Der Mauterheber prüft das vom EA übermittelte Konzept auf Plausibilität betreffend die Einhaltung der Anforderungen gemäß dieser Vorgaben für das österreichische EETS-Gebiet und erstellt allenfalls Verbesserungsaufträge bzw. Bedenkenkataloge. Diesen hat der EA nachzukommen bzw. die Bedenken plausibel auszuräumen.

## **7. Einigung über kommerzielle Bedingungen**

Der EA und der Mauterheber einigen sich über die kommerziellen Bedingungen für den Abschluss eines EETS-Vertrages.

## **8. Vertragsabschluss mit Vorbehalt**

Anschließend werden der EA und der Mauterheber einen EETS-Vertrag, unter Zugrundelegung der AVB, abschließen. Dieser sieht abhängig von der erfolgreichen Gebrauchstauglichkeitsprüfung und der Sicherstellung (gemäß Kapitel C.1.1.) die Freigabe zum unbeschränkten Betrieb vor.

Kommt es aus Gründen, die der Mauterheber nicht zu vertreten hat, zu keinem Vertragsabschluss, hat der EA dem Mauterheber die bis dahin aufgelaufenen nachgewiesenen Kosten zu erstatten.

## **9. Gebrauchstauglichkeitsprüfung**

Der Mauterheber führt mit der Unterstützung des EA die Gebrauchstauglichkeitsprüfung hinsichtlich der Interoperabilitätskomponenten des EA durch; diese ist in [EETS\_acc] näher beschrieben. Diese Gebrauchstauglichkeitsprüfung beinhaltet auch einen Probebetrieb, welcher End-to-End erfolgreich absolviert werden muss; i.e. eine den Anforderungen gemäß [EP\_QM] entsprechende ausreichende Transaktionsqualität, eine funktionierende Abrechnungsschnittstelle, ein funktionierender Sperrlisten-Datenaustausch, ein funktionierender Nutzerlisten-Datenaustausch und ein Konzept für eine Kunden-Hotline gemäß den Bestimmungen dieser Vorgaben für das EETS-Gebiet. Der Probebetrieb hat die Anforderungen gemäß [EETS\_acc] erfolgreich zu erfüllen um als positiv absolviert angesehen zu werden.

Zur Gebrauchstauglichkeitsprüfung werden nur Fahrzeuggeräte zugelassen, die im Konzept gemäß Punkt 5 vorgelegt wurden. Für den Fall, dass vom EA neue Fahrzeuggerätetypen verwendet werden oder wesentliche Änderungen an einem Fahrzeuggerätetyp (inklusive Software) vorgenommen werden, die sich auf die Mauterhebungsqualität in Österreich auswirken, sind – entsprechend dem Umfang der Änderung – Teile der oder die gesamte Gebrauchstauglichkeitsprüfung zu wiederholen. Die Kosten hierfür sind vom EA zu tragen.

## **10. Sicherstellung**

Der EA hat gegenüber dem Mauterheber eine Sicherstellung gemäß den Bestimmungen dieser Vorgaben für das EETS Gebiet (siehe Kapitel C.1.1) zu leisten.

## **11. Freigabe zum unbeschränkten Betrieb**

Nach erfolgreichem Abschluss des Probebetriebs wird der Mauterheber den EA zum unbeschränkten Betrieb zulassen.

## **12. Betriebsstart**

Der EA startet seinen unbeschränkten Betrieb als EA im österreichischen EETS-Gebiet des Mauterhebers.

**TEIL III. REFERENZIERTE DOKUMENTE, GLOSSAR**

<b>1. referenzierte Dokumente</b>	[AVB]	Allgemeine Vertragsbedingungen
	[LOI]	Absichtserklärung
	[EETS_acc]	EETS Acceptance Procedures
	[EETS_proc]	Störungs- und Änderungsmanagement für EETS-Anbieter
	[EP_IF]	EETS Back Office Interface Specification
	[EP_QM]	Qualitätsmessung und Qualitätsmanagement für EETS-Anbieter
	[euroclass]	Erlas Einstufung in Euro-Abgasklassen
	[EETS-OBE req]	EETS-OBE Requirements Specification
	[EETS-DSRC]	EETS-DSRC Transaction for Tolling and Enforcement
	[EETS_data]	EETS DSRC Tolling Data Specification

**2. Glossar**

<b>Abkürzung, Begriff</b>	<b>Erläuterung</b>
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
Authentifikator	Daten zur Echtheitsprüfung
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen
Baken	Straßenseitige Sende-/ Empfangseinrichtungen (siehe auch DSRC-Transceiver)

Fahrzeuggerät	der vollständige Satz von Hardware- und Softwarekomponenten, der für die Bereitstellung des EETS erforderlich ist und der für die Sammlung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut ist;
BStMG	Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 idgF
CEN-DSRC	DSRC System nach dem Standard EN15509
DSRC	Dedicate Short Range Communication (Für die Mauterhebung in Österreich grundlegende Kommunikationstechnologie)
DSRC-Transceiver	Straßenseitige Sende-/ Empfangseinrichtungen
EETS	European Electronic Toll Service
EETS-Anbieter (EA)	eine Rechtsperson, die die Anforderungen des Artikels 3 der Entscheidung 2009/750/EG erfüllt, in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist und einem EETS-Nutzer Zugang zum EETS gewährt;
EETS-Gebiet	ein Mautgebiet, für das die Richtlinie 2004/52/EG gilt;
EETS-Nutzer	eine natürliche oder juristische Person, die mit einem EETS-Anbieter einen Vertrag schließt, um Zugang zum EETS zu erhalten;
EFC Context Mark	Abschnitt der VST, der die Vertragsdaten enthält
EN 15509	Europäischer Standard zur Straßenverkehrstelematik - Elektronische Gebühreneinhebung – Anwendungsprofil für DSRC Interoperabilität
EURO-Emissionsklasse	Fahrzeuge der Klasse "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", „EEV“ und „EURO VI“, die die jeweiligen im Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Grenzwerte einhalten

Gebrauchstauglichkeit	die Fähigkeit einer im EETS integrierten Interoperabilitätskomponente, während des Betriebs in Verbindung mit dem System des Mauterhebers ein bestimmtes Leistungsniveau zu erreichen und aufrechtzuerhalten;
GO-Box	Fahrzeuggerät zur Entrichtung der Maut in Österreich
Interoperabilitätskomponenten	Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in das EETS-System integriert sind oder integriert werden sollen und von denen die Interoperabilität des Dienstes direkt oder indirekt abhängt; hierbei kann es sich sowohl um materielle als auch um immaterielle Produkte wie Software handeln;
Maut	eine Gebühr, Steuer oder Abgabe, die im Zusammenhang mit dem Verkehr eines Fahrzeugs in einem Mautgebiet erhoben wird
Mautabschnitt	Straßenabschnitt, für den ein festgelegter Betrag für die Benutzung entrichtet werden muss
Mauterheber	Mauterheber (Toll Charger); eine öffentliche oder private Stelle, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem EETS-Gebiet Maut erhebt;
Mautgebiet	ein Teil des Gebiets der EU, ein Teil des europäischen Straßennetzes oder ein Bauwerk/eine Einrichtung wie ein Tunnel, eine Brücke oder eine Fähre, für den/das/die Maut erhoben wird;
Mautordnung	Die Mautordnung ( <a href="http://www.asfinag.at/maut/mautordnung">http://www.asfinag.at/maut/mautordnung</a> ) regelt die Nutzung der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich
Mautsystem	Gesamtheit der Regeln, einschließlich der Durchsetzungsvorschriften, für die Erhebung der Maut in einem Mautgebiet;
Mauttransaktion	eine Handlung oder eine Reihe von Handlungen, bei denen ein Mautbuchungsnachweis an den Mauterheber übermittelt wird;
MSG	ASFINAG Maut Service GmbH
OBE	Fahrzeuggerät (On Board Equipment)
OBU ID	Fahrzeuggeräte- Seriennummer



PAN	Personal Account Number, EA-abhängige eindeutige Vertragsnummer
VST	VehicleServiceTable; Datensatz des Fahrzeuggeräts, der die Zuordnung zu einem EA erlaubt