

**Vorgaben für das EETS Gebiet der  
Autobahnen- und Schnellstraßen-  
Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG)**

**Version 1.0/2023**

**Gültig ab 1.12.2023**

# Inhaltsverzeichnis

1.	EETS-Gebiet und Mauterheber in Österreich.....	4
1.1.	EETS-Gebiet .....	4
1.2.	Mauterheber .....	5
2.	Grundlagen der Vertragsbeziehung .....	6
2.1.	Erforderliche Registrierung als EA.....	6
2.2.	EETS-Vertrag.....	6
3.	Zulassung im EETS-Gebiet der ASFINAG.....	7
3.1.	Anmeldung EA .....	7
3.2.	Technisches und kommerzielles Konzept des EA.....	7
3.3.	Plausibilitätsprüfung durch den Mauterheber.....	7
3.4.	Vertragsabschluss.....	8
3.5.	Gebrauchstauglichkeitsprüfung .....	8
3.6.	Sicherstellung .....	9
3.7.	Pilot-Betrieb .....	9
3.8.	Freigabe zum unbeschränkten Betrieb .....	9
3.9.	Betriebsstart.....	9
4.	Wirtschaftliche Bedingungen .....	10
4.1.	Kosten.....	10
4.1.1.	Kosten für einen neuen EA.....	10
4.1.2.	Kosten für einen bereits zugelassenen EA .....	10
4.2.	Sicherstellung .....	11
4.3.	Verrechnung.....	12
4.3.1.	Vergütung.....	13
4.3.2.	Zahlung / Verzugszinsen.....	13
5.	Zusätzliche Aufgaben und Pflichten des EA .....	15
5.1.	Ausstattung seiner EETS-Nutzer mit Fahrzeuggeräten .....	15
5.2.	Zugelassene Fahrzeuggeräte .....	15
5.2.1.	Nutzerliste (White List).....	16
5.3.	Sperre von Fahrzeuggeräten .....	16
5.3.1.	Vornahme der Sperre von Fahrzeuggeräten; Wirkung .....	16
5.3.2.	Sperrdaten (Black List).....	17
5.3.3.	Übermittlungsprobleme .....	17
5.3.4.	Risikoübergang .....	17
5.4.	Zusammenarbeit mit dem Mauterheber .....	17

5.5.	Pflichten gegenüber EETS-Nutzern.....	18
6.	Technische Anforderungen an EETS-Anbieter .....	18
6.1.	Mauttransaktionskonzept .....	19
6.1.1.	Abläufe/Schnittstellen für technisches Konzept .....	19
6.2.	Qualitätsmessung und –management .....	19
6.2.1.	Transaktionsqualität.....	19
6.2.2.	Maßnahmen bei Verfehlen der erforderlichen Transaktionsqualität .....	20
6.2.2.1.	Qualitätsmessung und –management .....	20
6.2.2.2.	Maßnahmen bei Systemausfall .....	20
6.2.3.	Fahrzeugdeklaration.....	20
6.3.	Änderungsmanagement, Störungsmanagement .....	21
6.3.1.	Änderungsmanagement.....	21
6.3.2.	Störungsmanagement .....	21
7.	Rollenverteilung im operativen Betrieb .....	22
7.1.	Kundenservice .....	22
7.2.	Enforcement.....	22
8.	Datenschutz und Geheimhaltung.....	24
8.1.	Datenschutz.....	24
8.2.	Datennutzung .....	25
8.3.	Informationspflicht des EA .....	25
8.4.	Geheimhaltung.....	26
9.	Allgemeine vertragliche Bestimmungen .....	27
9.1.	Laufzeit und Beendigung .....	27
9.1.1.	Laufzeit / ordentliche Kündigung .....	27
9.1.2.	Außerordentliche Kündigung .....	27
9.1.3.	Eingeschränkter Neuabschluss nach außerordentlicher Vertragsbeendigung .....	27
9.1.4.	Informationspflicht des EA .....	28
9.2.	Gewerblicher Rechtsschutz .....	28
9.3.	Haftung und Haftungsbeschränkungen; Vertragsstrafen .....	28
9.4.	Gerichtsstand, anwendbares Recht .....	28
10.	Anhang 1: Referenzierte Dokumente und Glossar.....	29
10.1.	referenzierte Dokumente.....	29
10.2.	Glossar .....	29

# 1. EETS-Gebiet und Mauterheber in Österreich

Dieses Dokument beinhaltet die Vorgaben für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS-Anbieter, „EA“) im Sinn des § 7 Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG). Es richtet sich somit an EETS-Anbieter im Sinne der Richtlinie EU/2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustausches über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Europäischen Union. Gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie ist die Akzeptanz eines EA durch den Mauterheber an die Einhaltung der Verpflichtungen und allgemeinen Bedingungen in dieser Vorgabe für das EETS-Gebiet durch den EA geknüpft.

Die Erfüllung der nachstehenden Anforderungen bildet die Grundlage für einen Vertragsabschluss als EA im EETS-Gebiet der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG).

## 1.1. EETS-Gebiet

Das EETS-Gebiet der ASFINAG umfasst die mautpflichtigen Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) in Österreich. Für deren Benützung mit Kraftfahrzeugen ist Maut zu entrichten. Für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen gilt eine fahrleistungsabhängige Maut. Die Einhebung der Maut erfolgt durch ein vollelektronisches Mautsystem.

Das gesamte mautpflichtige Straßennetz ist im Hinblick auf die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut in Mautabschnitte unterteilt, wobei die Maut für jeden einzelnen Mautabschnitt gesondert eingehoben wird.

Die gesetzliche Verpflichtung, wonach für die Benützung von Bundesstraßen eine fahrleistungsabhängige Maut zu entrichten ist, ist im BStMG festgelegt (siehe §§ 6ff BStMG). Auf Basis von § 14 BStMG hat die ASFINAG nähere Bestimmungen über die Benützung der Mautstrecken in der Mautordnung festzulegen. Die Mautordnung bedarf der Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

Die Vorgaben für die ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut sind in Teil B und Teil C der Mautordnung enthalten. Die Mautordnung ist in ihrer jeweils gültigen Fassung im Internet unter <https://www.asfinag.at/maut-vignette/mautordnung> abrufbar.

Die Rechte und Pflichten, welche die Kunden eines EA bei Benutzung des EETS-Gebietes der ASFINAG betreffen, sind in der Mautordnung festgelegt. Diese Bestimmungen liegen den gegenständlichen Vorgaben für das EETS-Gebiet zugrunde und sind vom EA und dessen Kunden (EETS-Nutzer) in jedem Fall in ihrer jeweils geltenden Fassung zu beachten.

## 1.2. Mauterheber

Mauterheber im Sinne der Richtlinie EU/2019/520 für Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) in Österreich ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit Sitz in Wien. ASFINAG hat mit der ASFINAG Maut Service GmbH (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.

Die ASFINAG, vertreten durch die MSG, ist auch Hauptdiensteanbieter im EETS-Gebiet der ASFINAG. Die diesbezüglichen Anforderungen und Pflichten ergeben sich aus den Bestimmungen im Bundesstraßen-Mautgesetz.

Für eine Kontaktaufnahme mit der MSG im Zusammenhang mit dem europäischen elektronischen Mautdienst („EETS“) steht folgende Email-Adresse zur Verfügung: [eets@asfinag.at](mailto:eets@asfinag.at).

## **2. Grundlagen der Vertragsbeziehung**

### **2.1. Erforderliche Registrierung als EA**

Der EA garantiert dem Mauterheber, als EETS-Anbieter in seinem Niederlassungsmitgliedstaat ordnungsgemäß registriert zu sein, die Anforderungen der Richtlinie EU/2019/520 und entsprechender Umsetzungsrechtsakte in seinem Niederlassungsmitgliedstaat zu erfüllen, und über alle weiteren notwendigen behördlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu verfügen, um den EETS erbringen zu dürfen.

Der EA garantiert dem Mauterheber des Weiteren, die vorgenannten Eigenschaften auch während der gesamten Laufzeit des EETS-Vertrages aufrecht zu erhalten. Der EA wird den Mauterheber diesbezüglich schad- und klaglos halten.

### **2.2. EETS-Vertrag**

Die wechselseitigen Rechte und Pflichten des Mauterhebers und des EA im Zusammenhang mit der Erbringung des EETS im EETS-Gebiet der ASFINAG werden durch den "EETS-Vertrag" geregelt. Dieser Vertrag umfasst die Vorgaben für das EETS-Gebiet (inklusive der in diesen Vorgaben enthaltenen allgemeinen Geschäftsbedingungen), sowie vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Mauterheber und dem EA. Der EA ist zur Einhaltung dieser Regeln für die Dauer seines Vertragsverhältnisses mit dem Mauterheber verpflichtet.

Der Mauterheber hat das Recht, die Vorgaben für das EETS-Gebiet jederzeit zu ändern, insbesondere soweit dies zur Umsetzung von oder Anpassung an geänderte gesetzliche oder behördliche Rahmenbedingungen für die Bemannung oder die Erbringung des EETS dient. Derartige Änderungen wird der Mauterheber dem EA unter Einhaltung einer angemessenen Frist vor deren Inkrafttreten schriftlich mitteilen.

Der EA ist verpflichtet, seine Kunden (EETS-Nutzer) über ihre Verpflichtungen im EETS-Gebiet der ASFINAG im Rahmen des BStMG und der Mautordnung aufzuklären.

### **3. Zulassung im EETS-Gebiet der ASFINAG**

Die Zulassung zum unbeschränkten Betrieb als EA im EETS-Gebiet der ASFINAG setzt das Durchlaufen der nachfolgenden Schritte in der angegebenen Reihenfolge voraus. Es gilt das gleiche Zulassungsverfahren für alle EA. Die durchschnittliche Dauer des Zulassungsverfahrens beträgt im Regelfall 18 Monate. Die Dauer hängt insbesondere vom erfolgreichen Abschluss der Gebrauchstauglichkeitstests ab und kann daher entsprechend variieren.

#### **3.1. Anmeldung EA**

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

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

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

Der EA erstellt ein technisches und kommerzielles Konzept für seine Tätigkeit als EA im EETS-Gebiet der ASFINAG. Dieses Konzept, basierend auf einer seitens ASFINAG zur Verfügung gestellten Vorlage, 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 Typen der Bordgeräte (in weiterer Folge „Fahrzeuggeräte“), inklusive Hard- und Softwareversionen sowie 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 (z.B. Eigenmittelzusagen, Finanzierungszusagen etc.);
- Zeitplan;
- Risikomanagementplan (z.B. Unterbrechung des Geschäftsbetriebes, Liquiditätsrisiko).

#### **3.3. Plausibilitätsprüfung durch den Mauterheber**

Der Mauterheber prüft das vom EA übermittelte Konzept auf Plausibilität betreffend die Einhaltung der Anforderungen gemäß diesen Vorgaben für das EETS-Gebiet und erstellt

allenfalls Verbesserungsaufträge bzw. Bedenkenkataloge. Diesen hat der EA nachzukommen bzw. die Bedenken plausibel auszuräumen.

Der Mauterheber teilt dem EA mit, wenn das übermittelte Konzept den Anforderungen entspricht. In diesem Fall wird der Mauterheber den EA einladen, den EETS-Vertrag abzuschließen.

### **3.4. Vertragsabschluss**

Anschließend werden der EA und der Mauterheber den EETS-Vertrag abschließen.

Eine Freigabe zum unbeschränkten Betrieb kann nur dann erfolgen, wenn die Gebrauchstauglichkeitsprüfung erfolgreich abgeschlossen und die Sicherstellung geleistet wurde.

Kommt es aus Gründen, die der Mauterheber nicht zu vertreten hat, zu keiner Freigabe zum unbeschränkten Betrieb, hat der EA dem Mauterheber die bis dahin aufgelaufenen nachgewiesenen Kosten zu erstatten. In diesem Fall ist der Mauterheber berechtigt, den EETS-Vertrag außerordentlich zu kündigen.

### **3.5. Gebrauchstauglichkeitsprüfung**

Der Mauterheber führt mit der Unterstützung des EA die Gebrauchstauglichkeitsprüfung hinsichtlich der Interoperabilitätskomponenten des EA durch. Die Beurteilung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten ist in der Anlage „EETS Acceptance Procedures“ [EETS\_acc] näher beschrieben. Die Gebrauchstauglichkeitsprüfung beinhaltet auch einen Pilot-Betrieb, welcher End-to-End erfolgreich absolviert werden muss; i.e. eine den Anforderungen gemäß der Anlage „Qualitätsmessung für EETS-Anbieter“ [EP\_QM] entsprechende ausreichende Transaktionsqualität, eine gemäß der Anlage „EETS Back Office Interface Specification“ [EETS\_IF] funktionierende Abrechnungsschnittstelle, ein funktionierender Sperrlisten-Datenaustausch, ein funktionierender Nutzerlisten-Datenaustausch und eine Kunden-Hotline gemäß den Bestimmungen dieser Vorgaben für das EETS-Gebiet (siehe Kapitel 7.1). Während des Pilot-Betriebs sind die Anforderungen gemäß der Anlage „EETS Acceptance Procedures“ [EETS\_acc] erfolgreich zu erfüllen, um als positiv absolviert angesehen zu werden.

Zur Gebrauchstauglichkeitsprüfung werden nur Fahrzeuggeräte zugelassen, die im technischen und kommerziellen Konzept vorgelegt wurden. Für den Fall, dass vom EA neue Fahrzeuggerätetypen verwendet werden oder Änderungen an einem Fahrzeuggerätetyp (inklusive Software) vorgenommen werden, die sich auf die Mauterhebungsqualität in Österreich auswirken können, oder Änderungen an den Schnittstellen oder anderen Funktionalitäten im Rahmen der EETS-Geschäftsprozesse auf Betreiben des EA vorgenommen werden, sind – entsprechend dem Umfang der Änderung – Teile der oder die gesamte Gebrauchstauglichkeitsprüfung zu wiederholen. Die Kosten hierfür sind vom EA gemäß Pkt. 4.1 zu tragen.

Der Mauterheber arbeitet im Zuge der Gebrauchstauglichkeitsprüfung diskriminierungsfrei mit den EA bzw. Herstellern oder benannten Stellen zusammen, um die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten im EETS-Gebiet der ASFINAG zu bewerten.

Der Mauterheber verfügt über eine Testumgebung zur Durchführung der Gebrauchstauglichkeitsprüfung. Nähere Informationen dazu finden sich in [EETS\_acc].

### **3.6. Sicherstellung**

Der EA hat gegenüber dem Mauterheber eine Sicherstellung gemäß Pkt. 4.2 in diesen Vorgaben für das EETS Gebiet zu leisten.

### **3.7. Pilot-Betrieb**

Sobald die End-to-End Tests im Rahmen der Gebrauchstauglichkeitsprüfung erfolgreich absolviert wurden, erhält der EA die Freigabe zum Pilot-Betrieb.

Solange seitens des Mauterhebers keine Freigabe für den unbeschränkten Betrieb eines bestimmten Fahrzeuggeräte Typs erteilt wurde, ist der EA ausschließlich zum Pilot-Betrieb nach den konkreten Vorgaben und Spezifikationen des Mauterhebers berechtigt und hat den Pilot-Betrieb umgehend zu beenden, wenn er vom Mauterheber dazu aufgefordert wird.

### **3.8. Freigabe zum unbeschränkten Betrieb**

Die abschließende Beurteilung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten wird der Mauterheber eingehend begründen und dem EA mitteilen. Bei erfolgreichem Abschluss des Pilot-Betriebs wird der Mauterheber den EA zum unbeschränkten Betrieb zulassen. Dies erfolgt über schriftliche Mitteilung durch den Mauterheber. In dieser Mitteilung wird der Mauterheber dem EA die Beurteilung der Konformität darlegen und insbesondere Testberichte, welche den erfolgreichen Abschluss der Gebrauchstauglichkeit bestätigen, übermitteln.

### **3.9. Betriebsstart**

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

## **4. Wirtschaftliche Bedingungen**

### **4.1. Kosten**

#### **4.1.1. Kosten für einen neuen EA**

Für die im Rahmen des Zulassungsverfahrens anfallenden Kosten stellt der Mauterheber dem EA einen Pauschalbetrag in Höhe von 70.000 Euro (netto) in Rechnung. Dieser Betrag umfasst insbesondere die Kosten, die auf Seiten des Mauterhebers für die Plausibilitätsprüfung sowie im Zuge der Gebrauchstauglichkeitsprüfung (inkl. sämtlicher Schnittstellen-Tests) anfallen.

Darüber hinaus wird der Mauterheber sämtliche Kosten, welche dem Mauterheber von Dritten für die Fahrzeuggeräte-Tests in Rechnung gestellt werden, vollumfänglich an den EA weiterverrechnen. Zusätzlich wird der Mauterheber 15% dieser Kosten dem EA für interne Aufwände des Mauterhebers im Rahmen der Fahrzeuggeräte-Tests in Rechnung stellen.

Die Beträge sind binnen 28 Tagen ab dem Rechnungsdatum durch den Mauterheber zur Zahlung fällig.

#### **4.1.2. Kosten für einen bereits zugelassenen EA**

Bei einem bereits zugelassenen EA kann es im Falle des Einsatzes neuer Fahrzeuggeräte Typen durch den EA oder Änderungen an einem bereits zugelassenen Fahrzeuggeräte Typ des EAs (z.B.: Software-Update) erforderlich sein, bestimmte Fahrzeuggeräte-Tests zu wiederholen.

Für die Dokumentenprüfung eines neuen Fahrzeuggeräte Typs fallen 3.000 Euro (netto) an. Im Falle von Änderungen an einem bereits zugelassenen Fahrzeuggeräte Typ fallen für diese Prüfung 1.000 Euro (netto) an.

Darüber hinaus wird der Mauterheber sämtliche Kosten, welche dem Mauterheber von Dritten für eine Wiederholung der Tests in Rechnung gestellt werden, vollumfänglich an den EA weiterverrechnen. Zusätzlich wird der Mauterheber 15% dieser Kosten dem EA für interne Aufwände des Mauterhebers im Rahmen der Fahrzeuggeräte-Tests in Rechnung stellen.

Im Rahmen dieser Dokumentenprüfung wird festgestellt, welche Testszenarios gemäß Anlage [EETS\_acc] für den jeweiligen Fahrzeuggeräte Typ durchzuführen sind. Je erforderlichem Testszenario, durchgeführt vom Mauterheber, werden dem EA dafür 500 EUR (netto) in Rechnung gestellt.

Die Beträge sind binnen 28 Tagen ab dem Rechnungsdatum durch den Mauterheber zur Zahlung fällig.

## 4.2. Sicherstellung

Nach Abschluss des EETS-Vertrages und für die Laufzeit der Vertragsbeziehung 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. Die Beurteilung der Frage, ob und in welcher Höhe ein Versicherungsschutz für das Risiko eines Ausfalls der Forderungen des Mauterhebers gegen den EA angeboten werden kann, erfolgt dabei durch das Versicherungsunternehmen. Der Mauterheber ist bei der Wahl des Versicherungsunternehmens frei. Der EA ist nicht berechtigt, andere Versicherungsunternehmen namhaft zu machen.

Im Falle, dass eine Forderungsausfallversicherung zur Absicherung des Risikos des Zahlungsausfalls für Ansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EA nicht oder nicht 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 zugrundeliegenden 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 diesem gleichwertigen Rating)

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 bestanden hat, 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 Bankgarantie muss mindestens 12 Monate betragen und ist jeweils spätestens 14 Tage vor Ende der Laufzeit für mindestens weitere 12 Monate in der Gültigkeit zu verlängern. Bei einer Verlängerung der Bankgarantie 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 und den so erhaltenen Betrag zur

Besicherung von Mautumsätzen vorerst zu behalten, bis eine neue Bankgarantie des EA vorliegt, ist aber auch berechtigt den EETS-Vertrag mit dem EA unverzüglich und fristlos aufzukündigen. Für den Fall, dass der Mauterheber bei nicht fristgerechtem Ersatz die ursprüngliche Bankgarantie zieht, den EETS-Vertrag aber nicht aufkündigt, hat der Mauterheber gegen nachträgliche Vorlage einer neuen Bankgarantie den gezogenen Sicherungsbetrag ohne Zinsen und abzüglich allfälliger Bankspesen sowie abzüglich aller bis dahin offenen Forderungen des Mauterhebers gegen den EA an den EA zurückzuzahlen.

Das Ziehen der Bankgarantie entbindet den EA nicht von der fristgerechten Bezahlung der übermittelten Mautforderungen.

### 4.3. Verrechnung

Die im Zuge der Erbringung des elektronischen Mautdienstes an die EETS-Nutzer erbrachten Mautleistungen werden im folgenden „LEISTUNGEN“ genannt.

Der Mauterheber übermittelt an den EA und der EA bezahlt dem Mauterheber die LEISTUNGEN. Der EA wiederum kann die LEISTUNGEN an seine EETS-Nutzer im Namen und auf Rechnung des Mauterhebers oder auch in eigenem Namen und auf eigene Rechnung verrechnen. Der Mauterheber und der EA legen das gewählte Verrechnungsmodell im EETS-Vertrag fest.

Mit der Entrichtung der Maut an seinen EA wird angenommen, dass der EETS-Nutzer seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Mauterheber erfüllt hat.

Werden zwei oder mehr Fahrzeuggeräte in einem Fahrzeug installiert oder mitgeführt, so ist der EETS-Nutzer dafür verantwortlich, nur ein entsprechendes Fahrzeuggerät für das EETS-Gebiet der ASFINAG zu nutzen oder zu aktivieren.

Die Daten sämtlicher Maut-Transaktionen werden vom Mauterheber je Fahrzeuggerät elektronisch erfasst und dem EA in elektronischer Form übermittelt. Die Übermittlung dieser Verrechnungsdaten gemäß Dokument „EETS Back Office Interface Specification“ [EP\_IF] erfolgt täglich in elektronischer Form; spätestens jedoch innerhalb eines Zeitraumes von 90 Tagen, gerechnet ab 00:00 Uhr des der Inanspruchnahme der LEISTUNG folgenden Tages. Die Kosten der elektronischen Übermittlung trägt der Mauterheber.

Der EA hat fehlende oder fehlerhafte Übermittlungen der Verrechnungsdaten dem Mauterheber per E-Mail oder auf sonstige geeignete Weise binnen einer Woche zu melden. Nach Übermittlung der Verrechnungsdaten hat der EA innerhalb von 48 Stunden (in Worten: achtundvierzig Stunden) die Tagessummensätze gemäß Dokument [EP\_IF] elektronisch zu bestätigen oder einzelne Transaktionen elektronisch unter Angabe einer exakten Begründung abzulehnen. Sofern der EA innerhalb dieser Frist einzelne oder alle Verrechnungsdaten nicht ausdrücklich ablehnt, gelten diese als von ihm akzeptiert. Dem Mauterheber stehen sämtliche rechtliche Schritte zur Eintreibung der Zahlung für gerechtfertigte Forderungen aus Verrechnungsdaten gegenüber dem EA offen.

In Fällen, in denen bei der Festlegung der tarifrelevanten Merkmale für ein bestimmtes Fahrzeug ein Unterschied zwischen den Werten des EA und des Mauterhebers besteht, ist die Klassifizierung des Mauterhebers maßgebend, es sei denn, es kann ein Fehler nachgewiesen werden.

#### **4.3.1. Vergütung**

Der Mauterheber gewährt dem EA für dessen Leistungen für das EETS-Gebiet der ASFINAG eine Vergütung. Diese Vergütung umfasst alle Leistungen, die ein EA im Zuge seiner Tätigkeit als solcher erbringt, insbesondere die Leistungen des EA im Bereich der Abrechnung von Mautleistungen, des Managements der Kundenbeziehungen sowie das Zurverfügungstellen von Fahrzeuggeräten an den EETS-Nutzer.

Die Höhe der Vergütung ist im EETS-Vertrag festgelegt.

Der Mauterheber leistet die Vergütung ab dem Zeitpunkt der Aufnahme des Betriebsstarts durch den EA. Als Betriebsstart gilt das dem EA schriftlich mitgeteilte, von der ASFINAG festgelegte Freigabedatum zum Pilot-Betrieb (siehe Punkt 3.7) im EETS-Gebiet der ASFINAG.

Der Mauterheber wird die vom EA monatlich in Rechnung gestellte Vergütung innerhalb von 30 Tagen ab Rechnungsdatum an den EA bezahlen.

Die Methode, mit der die Vergütung des EA festgelegt wird, ist transparent, diskriminierungsfrei und für sämtliche im EETS-Gebiet der ASFINAG zugelassenen EA dieselbe.

Die Vergütung des EA besteht aus einem Nachlass („Disagio“), dessen Höhe auf Basis der jeweils abgerechneten monatlichen Netto-Umsätze des EA ermittelt wird. Das Verfahren für die Ermittlung der Höhe des Nachlasses berücksichtigt dabei die vom EA erbrachten Leistungen und folgt derselben Struktur wie die Vergütung des Hauptdiensteanbieters. Da der Hauptdiensteanbieter jedoch noch weitere Aufgaben im EETS-Gebiet der ASFINAG erbringt, kommen bei der Berechnung der Vergütung des EA nicht alle Kostenblöcke zum Tragen, die dem Hauptdiensteanbieter vergütet werden.

Folgende wesentliche Aufgaben werden im EETS-Gebiet der ASFINAG ausschließlich vom Hauptdiensteanbieter erbracht: Die Errichtung, die Wartung, der Betrieb und das Sicherstellen von einer flächendeckenden Anzahl an Vertriebsstellen in Österreich; weiters das Erfüllen der gesetzlichen Aufgabe und Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, dass alle Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung der Mautstrecken im EETS-Gebiet der ASFINAG mit Fahrzeuggeräten ausstatten können (§ 7 Abs 1 BStMG). Diese Verpflichtung des Hauptdiensteanbieters zur Akzeptanz von Kunden gilt unabhängig von deren Bonität und bedingt auch die Bevorratung einer ausreichenden Anzahl an Fahrzeuggeräten, um die Kunden eines EA damit bei dessen Ausfall ausstatten zu können.

#### **4.3.2. Zahlung / Verzugszinsen**

Die sich aus den Verrechnungsdaten ergebenden Forderungen sind an den Mauterheber ohne Abzüge binnen 28 Tagen ab Übermittlung der Verrechnungsdaten zu bezahlen. Die

Überweisungen erfolgen für den Mauterheber spesenfrei und sind ausschließlich in Euro zu leisten. Allfällige Spesen der das Konto des Mauterhebers führenden Bank gehen zu Lasten des Mauterhebers.

Erläuternd wird dazu angemerkt, dass es sich bei dem Begriff „Tag“ bzw. „Tagen“ um Kalendertage handelt.

Bei verspäteter Gutschrift hat der Mauterheber das Recht, Verzugszinsen gemäß § 456 UGB in der Höhe von 9,2 % über dem Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank ab Fälligkeit zu verrechnen.

Werden fällige Verrechnungsdaten trotz Mahnung und Setzung einer Nachfrist von 8 Tagen und unter Androhung, die Zulassung des EA temporär auszusetzen, nicht bezahlt, hat der Mauterheber das Recht, die Zulassung des EA zur Mautentrichtung unverzüglich und fristlos auszusetzen. Unterbleibt die Bezahlung von fälligen Verrechnungsdaten weiterhin, kann der Mauterheber nach letztmaliger Setzung einer Nachfrist von 14 Tagen und unter Androhung der Vertragsbeendigung den EETS-Vertrag unverzüglich und fristlos aufkündigen, sich aus der Sicherstellung gemäß Punkt 4.2 dieser Vorgaben für das EETS-Gebiet, sofern eine solche abgegeben wurde, schadlos halten, und alle ihm sonst rechtlich zustehenden Maßnahmen ergreifen.

## **5. Zusätzliche Aufgaben und Pflichten des EA**

### **5.1. Ausstattung seiner EETS-Nutzer mit Fahrzeuggeräten**

Der EA stellt seinen EETS-Nutzern ein im Einklang mit Richtlinie EU/2019/520 und den Vorgaben für das EETS-Gebiet zugelassenes Fahrzeuggerät zur Verfügung.

Der EA stellt gemäß den Vorgaben für das EETS-Gebiet sicher, dass alle für die Nutzung des Mautsystems und für die Erbringung der LEISTUNGEN erforderlichen Daten im zugelassenen Fahrzeuggerät personalisiert und auf der Nutzerliste (siehe Punkt 5.2.1) enthalten sind.

Der EA stellt sicher, dass die in das zugelassene Fahrzeuggerät personalisierten Daten bzw. in der Nutzerliste enthaltenen Daten, (wie Fahrzeugkennzeichen sowie insbesondere alle zur Tarifiermittlung erforderlichen Parameter: Fahrzeugkategorie, Achszahl, CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse etc.) vollständig und korrekt sind.

Der EA stellt sicher, dass er die in das zugelassene Fahrzeuggerät personalisierten Daten bzw. in der Nutzerliste enthaltenen Daten umgehend aktualisiert, wenn der EETS-Nutzer Änderungen an seinem Fahrzeug vornimmt (z.B. Fahrzeugtausch unter Beibehaltung des Kennzeichens, ...).

Der EA wird auf Verlangen des Mauterhebers diesem Kopien aller Nachweisdokumente (siehe Teil B, Punkt 5.2.4 der Mautordnung) zur Verfügung stellen, aus denen sich die in das zugelassene Fahrzeuggerät personalisierten bzw. in der Nutzerliste enthaltenen Daten ableiten lassen. Es gelten auch alle sonstigen Verpflichtungen gemäß Vorgaben für das EETS-Gebiet (und der dazugehörigen Anlagen).

Der EA stellt sicher, dass der Mauterheber leicht und eindeutig erkennen kann, ob ein Fahrzeug, das in seinem EETS-Gebiet mit obligatorischer Verwendung eines Fahrzeuggeräts verkehrt und bei dem davon auszugehen ist, dass es den EETS nutzt, tatsächlich mit einem validierten und ordnungsgemäß funktionierenden Fahrzeuggerät ausgerüstet ist, das korrekte Informationen liefert.

### **5.2. Zugelassene Fahrzeuggeräte**

Der EA hat im Zuge der Ausstattung seiner EETS-Nutzer mit einem zugelassenen Fahrzeuggerät im Wege der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen an seine EETS-Nutzer dafür Sorge zu tragen, dass das jeweilige Fahrzeuggerät korrekt im entsprechenden Fahrzeug des EETS-Nutzers montiert wird und funktionsfähig ist, damit die Mautentrichtungspflichten gemäß den Vorgaben im BStMG und in der Mautordnung von dem EETS-Nutzer erfüllt werden können.

Alle EETS-Nutzer des EA gelten durch Ausstattung mit einem zugelassenen Fahrzeuggerät des EA und Übermittlung der Daten zu dem Fahrzeug in der Nutzerliste als im Post-Pay Verfahren im Mautsystem des Mauterhebers angemeldet.

Die Einzelheiten der im Fahrzeuggerät abzuspeichernden Daten sind im Dokument „EETS DSRC Tolling Data Specification“ [EETS\_data] festgehalten.

Soweit ein zugelassenes Fahrzeuggerät vom EA ausgegeben und nicht gesperrt wurde, ist der EETS-Nutzer zur Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes mit dem betreffenden Fahrzeuggerät für das damit registrierte Fahrzeug berechtigt.

Den Mauterheber treffen keinerlei Verpflichtungen weitere Kontrollen vorzunehmen. Der EA ist nicht berechtigt, gegenüber dem Mauterheber einen Einwand der illegitimen Nutzung zu erheben.

### **5.2.1. Nutzerliste (White List)**

Der EA stellt dem Mauterheber periodisch, im Regelfall einmal pro Tag, und unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Bestimmungen, elektronische Informationen über Vertragsdaten seiner Nutzer via Datenübertragung in Dateiform gemäß Dokument [EP\_IF] zur Verfügung ("Nutzerdaten"), für Zwecke (i) der Tarifierung, (ii) der stichprobenartigen Kontrolle tarifbestimmender Fahrzeug-Merkmale (z.B. CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse etc.), (iii) der Überprüfung, ob im Rahmen der Nachentrichtung ein aktiver Vertrag vorliegt, sowie (iv) des Enforcement (insbesondere zur Feststellung von Mautprellerei und in Folge, Aufforderung an diese zur Ersatzmautleistung). Die ordnungsgemäße Bereitstellung der Nutzerdaten an einem, vom Mauterheber spezifizierten Server („EasyGo Hub“) wird durch den EA gewährleistet. Risiko und Kosten der Bereitstellung bzw. der Übermittlung trägt der EA. Einzelheiten sind in Dokument [EP\_IF] geregelt.

Der EA ist zur ordnungsgemäßen Aktualisierung der Nutzerliste verpflichtet und für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Nutzerdaten verantwortlich. Den Mauterheber treffen keinerlei Verpflichtungen zur Überprüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der Nutzerliste. Die Nutzerliste dient nicht der Legitimation der EETS-Nutzer im System des Mauterhebers und, im Falle von Widersprüchen zwischen einem zugelassenen Fahrzeuggerät (gekennzeichnet durch ein zugelassenes EFC-ContextMark) und der Nutzerliste, geht die Nutzerliste und die darin enthaltenen Daten vor.

## **5.3. Sperre von Fahrzeuggeräten**

### **5.3.1. Vornahme der Sperre von Fahrzeuggeräten; Wirkung**

Die Sperre von Fahrzeuggeräten, wie beispielsweise bei Verlust von Fahrzeugen und/oder Fahrzeuggeräten oder im Falle, dass ein EETS-Nutzer den Status eines legitimierten Kunden des EA verliert, liegt in der Verantwortung des EA. Der EA wird eine Sperrliste über die gesperrten Fahrzeuggeräte führen und laufend aktualisieren.

Nach Benachrichtigung des Mauterhebers durch den EA von der erfolgten Sperre eines Fahrzeuggerätes unter Benennung der betreffenden PAN (Personal Account Number) und Fahrzeuggerätenummer des zu sperrenden Fahrzeuggerätes durch Übermittlung der aktuellen Sperrliste wird der Mauterheber die gesperrten Fahrzeuggeräte, unter Einhaltung der im Dokument [EP\_IF] festgelegten Bereitstellungszeiten bzw. Verarbeitungsfristen von Nutzerlisten/Sperrlisten, von der weiteren Mautentrichtung ausschließen.

### **5.3.2. Sperrdaten (Black List)**

Der EA stellt dem Mauterheber auf eigene Kosten und eigenes Risiko periodisch, im Regelfall einmal pro Tag elektronische Sperrdaten via Datenübertragung in Dateiform gemäß Dokument [EP\_IF] zur Verfügung, mittels derer die nicht mehr zugelassenen Fahrzeuggeräte des EA identifiziert werden können. Die ordnungsgemäße Bereitstellung der Sperrdaten an einem spezifizierten Server ("EasyGo Hub") wird durch den EA gewährleistet. Risiko und Kosten der Bereitstellung bzw. der Übermittlung trägt der EA. Der Mauterheber ist verpflichtet, die übermittelten Daten zu übernehmen bzw. die bereitgestellten Daten abzurufen. Einzelheiten sind im Dokument [EP\_IF] geregelt.

Die ordnungsgemäße Aktualisierung der Sperrdaten beim Mauterheber liegt in der Verantwortung und erfolgt auf Kosten des Mauterhebers.

### **5.3.3. Übermittlungsprobleme**

Ist aus technischen oder sonstigen Gründen die ordnungsgemäße Bereitstellung bzw. Übernahme der Sperrdaten vom EA nicht möglich, so gilt die zu diesem Zeitpunkt operative Sperrliste weiterhin bis neue Sperrdaten vom EA übermittelt werden.

Sollte die ordnungsgemäße Übernahme der Sperrdaten seitens des Mauterhebers aus technischen oder sonstigen Gründen nicht gelingen, wird dies dem EA ehestmöglich mitgeteilt. Dieser hat in diesem Fall unverzüglich dem Mauterheber sämtliche Unterstützung zukommen zu lassen, die notwendig und geboten ist, um eine ordnungsgemäße Übernahme der Sperrdaten zu bewerkstelligen.

Können die Sperrdaten aus Gründen, die alleine vom Mauterheber zu vertreten sind, nicht ordnungsgemäß übernommen werden, so geht das Risiko eines etwaigen Ge- oder Missbrauchs von nicht mehr legitimierten Fahrzeuggeräten nach Bestätigung des Empfangs am EasyGo Hub, unter Einhaltung der im Dokument [EP\_IF] festgelegten Bereitstellungszeiten bzw. Verarbeitungsfristen von Nutzerlisten/Sperrlisten, auf den Mauterheber über.

### **5.3.4. Risikoübergang**

Nach Bestätigung des Empfangs der aktualisierten Sperrdaten am EasyGo Hub, unter Einhaltung der im Dokument [EP\_IF] festgelegten Bereitstellungszeiten bzw. Verarbeitungsfristen von Nutzerlisten/Sperrlisten, übernimmt der Mauterheber die Haftung für die Verrechnung von Mautleistungen für gesperrte Fahrzeuggeräte des EA. Bis zu diesem Zeitpunkt angefallene LEISTUNGEN für die registrierten EETS-Nutzer des EA sind zur Gänze vom EA zu tragen.

## **5.4. Zusammenarbeit mit dem Mauterheber**

Der Mauterheber kann gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 den EA zur Zusammenarbeit bei unangekündigten,

eingehenden Mautsystemtests auffordern, in deren Rahmen Fahrzeuge überprüft werden, die im EETS-Gebiet des Mauterhebers verkehren oder in jüngster Zeit verkehrt sind.

## 5.5. Pflichten gegenüber EETS-Nutzern

Die Vertragsbedingungen des EA unterscheiden nicht nach der Staatsangehörigkeit des EETS-Nutzers, dem Wohnsitzmitgliedstaat des EETS-Nutzers oder dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Der EA informiert bei Abschluss eines Vertrags den EETS-Nutzer über die für die Vertragserfüllung gültigen Zahlungsverfahren und -mittel sowie gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 über die Verarbeitung seiner personenbezogenen Daten und über die Rechte aus den geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten.

## 6. Technische Anforderungen an EETS-Anbieter

### **Verwendete Technologien:**

Das Mautsystem ist als Multi-Lane Free-Flow 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 Multi-Lane Free-Flow Betrieb mit überlappenden Kommunikationszonen der DSRC-Transceiver, die auf unterschiedlichen Kanälen arbeiten, ohne Empfindlichkeitseinbruch kommunizieren können.

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 Artikel 15 der Richtlinie EU/2019/520 ist durch eine Konformitätserklärung des Herstellers im Sinne der genannten Richtlinie zu erbringen. Nähere Details sind in der Anlage „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.

## **6.1. Mauttransaktionskonzept**

### **6.1.1. Abläufe/Schnittstellen für technisches Konzept**

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

Der Informationsaustausch zwischen dem Mautsystem und den Systemen des EA basiert auf einer Schnittstelle, die u.a. folgende Funktionalitäten bietet:

- Austausch von Sicherheitsobjekten
- Übermittlung von Informationen zum Mautgebiet
- Übermittlung von Informationen zu zugelassenen Fahrzeuggerätetypen
- Übermittlung von Sperrlisteninformationen
- Übermittlung von Maut-Forderungen bzw. Nutzungsinformationen
- 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].

## **6.2. Qualitätsmessung und –management**

### **6.2.1. 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 den 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] erläutert.

Die Transaktionsqualität wird grundsätzlich für das jeweils abgelaufene 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 zum Monatsletzten des Folgemonats mitgeteilt.

### **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]).

## **6.2.2. Maßnahmen bei Verfehlen der erforderlichen Transaktionsqualität**

### **6.2.2.1. 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 Qualitätsmanagements gesetzten Maßnahmen zu informieren.

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

### **6.2.2.2. 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.

## **6.2.3. 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 (durch Mautaufsichtsorgane oder im Zuge eines GO-Vertriebsstellenbesuchs) vorzuweisen ist. Diese Fahrzeugdeklaration, welche sowohl in einer Papierversion als auch in elektronischer Version zulässig ist, 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 Code 128A

- Deklarierte tarifbestimmende Fahrzeug-Merkmale gemäß Bundesstraßen-Mautgesetz
- Bezeichnung des EA
- Hinweis für GO-Vertriebsstelle in Österreich wie Barcode verwendet wird (In DE-Sprache)

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 tarifbestimmenden Fahrzeug-Merkmale gemäß Bundesstraßen-Mautgesetz ermöglicht.

## **6.3. Änderungsmanagement, Störungsmanagement**

### **6.3.1. Änderungsmanagement**

Details zum Änderungsmanagement sind in der Anlage „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.

### **6.3.2. Störungsmanagement**

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

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

## 7. Rollenverteilung im operativen Betrieb

### 7.1. 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 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 ihren EA zu verweisen. In Angelegenheiten des Enforcement und der zentralen Nachzahlung kann das Kundenservice des Mauterhebers jedoch von EETS-Nutzern direkt kontaktiert werden.

Die Kundenbeziehung des EA mit seinen EETS-Nutzern lässt die Rechtsverhältnisse der Benutzer der mautpflichtigen Bundesstraßen (Mautschuldner im Sinn des § 4 BStMG) mit dem Mauterheber 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 seiner EETS-Nutzer auf Gutschriften an den Mauterheber zur Feststellung von deren Rechtmäßigkeit zu übermitteln. Der Mauterheber wird die übermittelten Anträge 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, als EETS-Nutzer den durch die ASFINAG für lokale Kundenverträge erbrachten Kundenservice des Mauterhebers in Anspruch zu nehmen.

#### **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. Der Mauterheber stellt dem EA dabei eine Hotline und eine eigene zentrale E-Mailadresse zur Verfügung, über die jene Fragen behandelt werden können, in denen der EA auf den Mauterheber angewiesen ist. Die Mitarbeiter des Mauterhebers sind unter dieser Hotline für den EA zu den üblichen Bürozeiten erreichbar und die Kommunikation kann zumindest in den Sprachen Deutsch und Englisch durchgeführt werden.

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

### 7.2. Enforcement

Kraftfahrzeuglenker, die das mautpflichtige Straßennetz benützen, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung (Delikt der Mautprellerei gemäß § 20 BStMG).

Im Fall von Mautprellerei treffen den EA die nachfolgend angeführten Mitwirkungspflichten bzw. Haftungen:

Der EA hat nach Anfrage durch den Mauterheber diesem unverzüglich, spätestens innerhalb der unten angeführten Frist die Daten des Zulassungsbesitzers mit dessen Kraftfahrzeug das Delikt der Mautprellerei begangen wurde, zu übermitteln oder gegenüber dem Mauterheber die Ersatzmaut zu begleichen. Für den Fall, dass der EA dieser Verpflichtung nicht fristgerecht nachkommt, wird nach Setzen einer Nachfrist durch den Mauterheber gegenüber dem EA ein Entgelt in Höhe der entstandenen Ersatzmaut(en) fällig.

Konkret sind in diesem Zusammenhang 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 Delikts 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 Delikts 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 Ersatzmaut zu bezahlen.

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(en).

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

Die unter den Punkten 1. und 2. dieses Kapitels Enforcement beschriebenen Verpflichtungen zur Daten-herausgabe 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 Teil B, 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 Verwaltungsstrafverfahren 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 zum jeweiligem Fall auszustatten.

Der EA hat dem Mauterheber außerdem Daten zu allen Fahrzeugen, deren Eigentümer oder Halter Kunden des EA sind zu übermitteln, sofern der Mauterheber diese Daten benötigt, um seinen Verpflichtungen gegenüber Steuerbehörden nachzukommen.

## **8. Datenschutz und Geheimhaltung**

### **8.1. Datenschutz**

Der EA steht in einer Vertragsbeziehung mit dem Mauterheber. In diesem Rahmen übermittelt der EA Daten natürlicher und juristischer Personen (nachfolgend "Daten") an den Mauterheber als datenschutzrechtlich selbstständig Verantwortlicher. Der Mauterheber verarbeitet diese und andere Daten und übermittelt sie wiederum an den EA als datenschutzrechtlich selbstständig Verantwortlichen (Controller-Controller-Verhältnis).

Die Zwecke der von dieser Vereinbarung umfassten Datenübermittlungen liegen insbesondere in der Erfüllung des Mautschuldverhältnisses im Rahmen des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) und nach den Vorgaben des Bundesstraßen-Mautgesetzes, sowie in der Durchsetzung mautrechtlicher Ansprüche gegen Mautschuldner und im Zusammenhang mit Verwaltungsübertretungen (Delikt der Mautprellerei gemäß § 20 BStMG). Die nachfolgende Vereinbarung trifft nähere Regelungen zur wechselseitigen Übermittlung der Daten zwischen dem EA und dem Mauterheber.

Der EA und der Mauterheber sichern zu, dass die Verarbeitung der Daten, einschließlich der Übermittlung an die jeweils andere Partei, bis zum Zeitpunkt der Übermittlung in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen (insbesondere des Datenschutzrechts) erfolgt ist und weiterhin erfolgen wird. In diesem Zusammenhang sichern die Parteien insbesondere zu,

- a. die Grundsätze der Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679 (im Folgenden "DSGVO") einzuhalten;
- b. dass sie geeignete technische und organisatorische Maßnahmen getroffen haben, um ein angemessenes Sicherheitsniveau für die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen zu gewährleisten;
- c. Daten, die im Rahmen der Vertragsbeziehungen bekannt werden, nur für Zwecke der Mautentrichtung in Österreich und der mit dem EETS-Vertrag verfolgten Zwecke zu verwenden und sämtliche Daten vertraulich zu behandeln;
- d. Daten nur dann an Dritte weiterzugeben, wenn die Weitergabe der Daten rechtlich zulässig ist;

- e. dass sich die jeweils zur Datenverarbeitung eingesetzten natürlichen Personen zur Vertraulichkeit verpflichtet haben oder einer angemessenen gesetzlichen Verpflichtung zur Vertraulichkeit unterliegen;
- f. dass sie keinen Grund zu der Annahme haben, dass das auf sie anwendbare Recht sie daran hindert, ihren Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung nachzukommen und dass sie sich im Falle einer Änderung dieser Rechtsvorschriften, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf diese Vereinbarung haben könnte, von dieser Änderung wechselseitig informieren.

Sowohl der EA als auch der Mauterheber sind in Bezug auf die von ihnen durchgeführten Datenverarbeitungen für die Einhaltung der Vorgaben der DSGVO, insbesondere für das Speichern und Löschen von Daten in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich, selbst verantwortlich.

Die Parteien sichern zu, einander in Bezug auf die übermittelten Daten gegenseitig in angemessener Form zu unterstützen, wenn dies zur Erfüllung ihrer datenschutzrechtlichen Pflichten erforderlich ist, wie beispielsweise in Fällen der Verletzung des Schutzes von Daten (Data Breach) usw.

## **8.2. Datennutzung**

Der Mauterheber ist berechtigt, die Daten einzelner Mauttransaktionen und personenbezogene Daten der EETS-Nutzer sowie sonstige personenbezogene Daten juristischer oder natürlicher Personen, die er im Rahmen der Mauterhebung verarbeitet oder die ihm in diesem Zusammenhang bekannt werden, nach Maßgabe der Gesetze, der Mautordnung und der vertraglichen Verpflichtungen zwischen Mauterheber und EA zu verwenden. Der Mauterheber wird die erfassten Kontrollbilder, die Daten einer etwaigen Mauttransaktion sowie die Nutzerdaten insbesondere (i) für stichprobenartige Kontrollen tarifbestimmende Fahrzeug-Merkmale (z.B. CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen, EURO-Emissionsklassen) sowie (ii) für das Enforcement (insbesondere zur Feststellung von Mautprellern und in Folge, der Aufforderung an diese zur Ersatzmautleistung) heranziehen.

Der EA ist auf begründetes Verlangen des Mauterhebers zur Herausgabe von Daten für die genannten Zwecke verpflichtet und hat gegenüber den EETS-Nutzern im Zuge des Vertragsabschlusses die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, die ihn zu dieser Herausgabe ermächtigen, soweit diese Ermächtigung sich nicht ohnedies aus dem jeweils anwendbaren Recht ergibt.

## **8.3. Informationspflicht des EA**

Der EA wird die EETS-Nutzer angemessen und vollständig über die Verwendung ihrer personenbezogenen Daten, insbesondere zur Übermittlung derselben an den Mauterheber im Enforcement-Fall und bei stichprobenartigen Kontrollen der zur Tarifiermittlung erforderlichen Parameter gemäß Punkt 5.1 sowie über deren Rechte aufgrund der geltenden Datenschutzvorschriften informieren.

## 8.4. Geheimhaltung

Beide Parteien verpflichten sich, sämtliche vertrauliche Informationen (insbesondere über technische Eigenschaften, Spezifikationen und Funktionalitäten sowie die kommerziellen Bedingungen), die sie im Zusammenhang mit der Vertragserfüllung von der jeweils anderen Partei erhalten, auch über die Beendigung des Vertragsverhältnisses hinaus vertraulich zu behandeln. Eine Weitergabe vertraulicher Informationen an Konzerngesellschaften gilt nicht als Verletzung dieser Geheimhaltungsverpflichtung.

Die Geheimhaltungsverpflichtung gilt nicht für Informationen, die der Öffentlichkeit allgemein zugänglich sind oder ohne Verschulden der jeweils anderen Partei zugänglich gemacht werden. Sie gilt ebenfalls nicht für Informationen, die sich bereits vor Offenlegung im Besitz der jeweils anderen Partei befanden oder durch diese unabhängig entwickelt wurden. Die Beweislast für das Vorliegen einer der vorstehenden Ausnahmen trägt diejenige Partei, die sich auf die vorliegende Ausnahme beruft.

Die Parteien stellen sicher, dass ihre Mitarbeiter auf das Datengeheimnis verpflichtet sind. Insbesondere bleibt die Verschwiegenheitsverpflichtung der Mitarbeiter auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit und Ausscheiden bei der jeweiligen Partei aufrecht. Bei Weitergabe vertraulicher Informationen an Konzerngesellschaften oder Dritte, die für eine Partei tätig sind, ist für eine entsprechende Geheimhaltung zu sorgen.

Technische Informationen in Bezug auf Fahrzeuggeräte, die eine Partei anlässlich der Erfüllung des EETS-Vertrages von der anderen Partei erhält, dürfen Dritten nicht zugänglich gemacht werden.

## **9. Allgemeine vertragliche Bestimmungen**

### **9.1. Laufzeit und Beendigung**

#### **9.1.1. Laufzeit / ordentliche Kündigung**

Der EETS-Vertrag beginnt mit dem Tag der Unterzeichnung durch die Vertragsparteien und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Der EETS-Vertrag kann von Seiten des EA schriftlich mittels Einschreiben an die zuletzt von der anderen Vertragspartei bekannt gegebene Adresse unter Einhaltung einer Frist von zumindest sechs Monaten zu jedem Monatsletzten gekündigt werden.

Der Mauterheber kann den EETS-Vertrag durch ordentliche Kündigung unter Einhaltung einer Frist von zumindest sechs Monaten zu jedem Monatsletzten kündigen.

#### **9.1.2. Außerordentliche Kündigung**

Der EA ist berechtigt, den EETS-Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist aus wichtigem Grund zu beenden, wenn die weitere Fortsetzung des EETS-Vertrages aus Gründen unzumutbar ist, die der Mauterheber zu vertreten hat.

In gleicher Weise ist der Mauterheber berechtigt, den EETS-Vertrag aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu beenden, wenn Gründe vorliegen, die der EA zu vertreten hat und die eine weitere Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen. Dazu zählen insbesondere

- dass der EA nicht mehr als EETS-Anbieter in seinem Niederlassungsmitgliedersstaat ordnungsgemäß registriert ist,
- dass der EA, im Fall einer Änderung des Mautsystems im EETS-Gebiet des Mauterhebers, sein System nicht innerhalb einer angemessenen Frist anpasst und daher die Erbringung der LEISTUNGEN unmöglich wird,
- die fortgesetzte Überschreitung eines Toleranzfaktors in einem festgelegten Transaktionsqualitätsparameter in zwei aufeinanderfolgenden Halbjahren
- oder auch jede weitere schwerwiegende Vertragsverletzung des EA, die dieser trotz Aufforderung des Mauterhebers nicht behebt bzw. im Wiederholungsfall trotz Aufforderung seitens des Mauterhebers wiederholt.

#### **9.1.3. Eingeschränkter Neuabschluss nach außerordentlicher Vertragsbeendigung**

Im Falle der gerechtfertigten außerordentlichen Kündigung durch den Mauterheber ist der Mauterheber berechtigt, gegenüber dem EA sowie allen juristischen Personen, die im Hinblick auf die Eigentümer- oder Managementstruktur überwiegend mit dem EA, gegenüber dem der Vertrag gekündigt wurde, ident sind, einen Neuabschluss eines EETS-Vertrages zu

verweigern, soweit nicht dargetan werden kann, dass zuverlässige Abhilfemaßnahmen gesetzt wurden, die das neuerliche Auftreten ähnlicher Vertragsverletzungen hintanhaltend werden.

#### **9.1.4. Informationspflicht des EA**

Der EA verpflichtet sich, im Falle der Kündigung oder Beendigung dieses Vertragsverhältnisses, aus welchem Grund auch immer, seine EETS-Nutzer rechtzeitig darüber zu informieren, dass diese ab einem bestimmten Zeitpunkt mit dem übergebenen Fahrzeuggerät nicht mehr zum Bezug der LEISTUNGEN zugelassen sind.

Der Mauterheber haftet nicht für Schäden, die EETS-Nutzern des EA aus einer Kündigung oder Beendigung des EETS-Vertrages oder einer verspäteten Verständigung seitens des EA erwachsen.

### **9.2. Gewerblicher Rechtsschutz**

Der Mauterheber verfügt über CTM und IR Markenmeldungen und Registrierungen, wie z.B. für die Zeichen "GO", "GO Maut", "GO Direkt", und "GO Box". Der EA wird seine Waren und Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit den LEISTUNGEN nicht mit den angemeldeten und registrierten Marken des Mauterhebers oder Bezeichnungen, die einer oder mehreren der Marken und Markenmeldungen ähnlich sind, versehen und in der Außenkommunikation die Marke des Mauterhebers nicht ausbeuten.

### **9.3. Haftung und Haftungsbeschränkungen; Vertragsstrafen**

Beide Parteien haften nach allgemeinen schadenersatzrechtlichen Regelungen für gesetz- und vertragswidriges Verhalten. Spezielle verschuldensunabhängige oder der Höhe nach spezifizierte Haftungstatbestände gemäß diesen Vorgaben für das EETS-Gebiet bleiben davon unberührt. Zur Geltendmachung des Ersatzes eines über die Vertragsstrafe hinausgehenden Schadens sind jedoch beide Parteien berechtigt.

### **9.4. Gerichtsstand, anwendbares Recht**

Der EETS-Vertrag unterliegt ausschließlich österreichischem Recht unter Ausschluss seiner Verweisungsnormen. Für Rechtsstreitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit dem EETS-Vertrag wird die ausschließliche Zuständigkeit des Handelsgerichts Wien vereinbart. Die Vertragssprache ist Deutsch.

Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden können der Mautgläubiger und/oder der EA Streitigkeiten aus einem zwischen ihnen bestehenden Vertrags- oder Vertragsverhandlungsverhältnis der Schienen-Control GmbH als Vermittlungsstelle vorlegen.

## 10. Anhang 1: Referenzierte Dokumente und Glossar

### 10.1. referenzierte Dokumente

Abkürzung, Begriff	Erläuterung
[EETS_acc]	EETS Acceptance Procedures
[EETS_proc]	Störungs- und Änderungsmanagement für EETS-Anbieter
[EP_IF]	EETS Back Office Interface Specification
[EP_QM]	Qualitätsmessung für EETS-Anbieter
[EETS-OBE req]	EETS OBE Requirements Specification
[EETS-DSRC]	EETS DSRC Transaction for Tolling and Enforcement
[EETS_data]	EETS DSRC Tolling Data Specification

### 10.2. Glossar

Abkürzung, Begriff	Erläuterung
Authentifikator	Daten zur Echtheitsprüfung
Baken	Straßenseitige Sende-/ Empfangseinrichtungen (siehe auch DSRC-Transceiver)
Fahrzeuggerät / Bordgerät (gemäß EETS Richtlinie EU/2019/520)	sämtliche Hardware- und Softwarekomponenten, die als Teil des Mautdienstes zu verwenden sind und für die Erhebung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut sind oder mitgeführt werden; dabei kann es sich um eigenständige oder in das Fahrzeug eingebaute Geräte handeln
CEN-DSRC	DSRC System nach dem Standard EN15509
CO <sub>2</sub> -Emissionsklasse	Die CO <sub>2</sub> -Emissionsklasse ist eine Eigenschaft des Kraftfahrzeuges. Die Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer der fünf CO <sub>2</sub> -Emissionsklassen erfolgt auf Basis der CO <sub>2</sub> -Emissionen des Fahrzeugs gemäß Art. 2 Abs. 1 Z 28 der Richtlinie 1999/62/EG in der geltenden Fassung (im Folgenden Wegekostenrichtlinie) nach Artikel 7ga Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 1 Z 29, 30 und 34 bis 38 der Wegekostenrichtlinie.

<b>Abkürzung, Begriff</b>	<b>Erläuterung</b>
	Die CO <sub>2</sub> -Emissionsklasse ist ab 1.1.2024 ein tarifrelevantes Merkmal des Kraftfahrzeugs.
DSRC	Dedicated Short Range Communication (Für die Mauterhebung in Österreich grundlegende Kommunikationstechnologie)
DSRC-Transceiver	Straßenseitige Sende-/ Empfangseinrichtungen
EA (EETS Anbieter)	eine Stelle, die im Rahmen getrennter Verträge einem EETS-Nutzer Zugang zum EETS gewährt, die Maut an den zuständigen Mauterheber überweist und die im Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist
EETS-Gebiet	eine Straße, ein Straßennetz, sowie eine Struktur wie Brücken, Tunnel oder Fähren, für die Maut über ein elektronisches Mautsystem erhoben wird
EETS Nutzer	eine natürliche oder juristische Person, die mit einem EETS-Anbieter einen Vertrag schließt, um Zugang zum EETS zu erhalten
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
Hauptdiensteanbieter	Ein Mautdiensteanbieter mit besonderen Pflichten — etwa der Pflicht, mit allen interessierten Benutzern Verträge abzuschließen — oder besonderen Rechten — etwa einer spezifischen Vergütung oder einem garantierten Vertrag mit langer Laufzeit —, die sich von den Rechten und Pflichten der anderen Diensteanbieter unterscheiden
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;

<b>Abkürzung, Begriff</b>	<b>Erläuterung</b>
Mautabschnitt	Straßenabschnitt, für den ein festgelegter Betrag für die Benutzung entrichtet werden muss
Mautdiensteanbieter	eine Rechtsperson, die Mautdienste für Kunden in einem oder mehreren EETS-Gebieten für eine oder mehrere Fahrzeugklassen anbietet
Mauterheber	eine öffentliche oder private Stelle, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem EETS-Gebiet Maut erhebt
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;
OBE (On Board Equipment)	Fahrzeuggerät
OBU ID	Fahrzeuggeräte- Seriennummer
PAN	Personal Account Number, EA-abhängige eindeutige Vertragsnummer