

## 100 FRAGEN UND ANTWORTEN ZUM THEMA ROAD PRICING

### NACH FOLGENDEN THEMENGEBIETEN STRUKTURIERT:

1. [RECHTLICHE BESTIMMUNGEN](#)
2. [TECHNIK](#)
3. [BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE ASPEKTE/KALKULATION,](#)
4. [MAUT AUSLAND,](#)
5. [ZAHLUNGSARTEN, STRAFE/SANKTIONEN](#)
6. [VERTRIEB](#)

## *Rechtliche Bestimmungen*

### 1. Was regelt die Wegekostenrichtlinie?

Die Vorschreibung für Benutzungsgebühren für das höchstrangige Straßennetz in den einzelnen EU-Staaten.

### 2. Wie viel kostet die Maut in Österreich tatsächlich?

Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhängern zu berechnen. Aufgrund der im Gesetz genannten Verhältniszahlen ergeben sich folgende Tarife (Vergleich § 9 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz)

Achsenanzahl	Tarif (ohne USt)
2 Achsen	13 Cent
3 Achsen	18,2 Cent
4 Achsen und mehr Achsen	27,3 Cent

Die Beträge sind kaufmännisch auf volle 10 Cent zu runden. Zu runden sind nicht die Sätze sondern die zu bezahlenden Beträge pro Mautabschnitt. Insgesamt gibt es rund 500 Mautabschnitte.

### 3. Sind auf allen österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen die angegebenen Kilometersätze zu bezahlen?

Nein, für sechs Autobahnabschnitte gibt es Sondermauten

	Streckenlänge (in km)	Mauttarif pro Kilometer (in €- netto)		
		Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
		2 Achsen	3 Achsen	ab 4 Achsen
<b>A9-Bosrucktunnel</b>	10,1	€0,65	€0,90	€1,35
<b>A9-Gleinalmtunnel</b>	24,5	€0,39	€0,54	€0,80
<b>A10-Tauerntunnel</b>	46,5	€0,29	€0,40	€0,61
<b>A11-Karawankentunnel</b>	9,7	€0,92	€1,28	€1,92

<b>A13-Brenner</b>	36	€0,68	€0,96	€1,43
<b>S16-Arlbergtunnel</b>	16,1	€0,83	€1,15	€1,73

#### 4. Für welche Straßen können Mautgebühren verlangt werden?

Für die Benützung von Bundesstraßen (Autobahn und autobahnähnliche Straßen) ist Maut zu entrichten; diese mautpflichtigen Bundesstraßen (Mautstrecken) sind deutlich und rechtzeitig als solche zu kennzeichnen.

Maut- und Benutzungsgebühren werden nur für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben.

In einem Mitgliedstaat, der über kein allgemeines Netz von Autobahnen oder Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, verfügt, können Maut- und Benutzungsgebühren für die Benutzung der unter technischen Gesichtspunkten höchsten Straßenkategorie des betreffenden Mitgliedstaats erhoben werden.

#### 5. Was sind Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen?

Artikel 2 der Wegekostenrichtlinie definiert Autobahn als Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt umgebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die

- 5.1. für beide Verkehrsrichtungen – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – besondere Fahrbahnen aufweist, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind,
- 5.2. keine höhengleichen Kreuzungen mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat und
- 5.3. speziell als Autobahn gekennzeichnet ist.

(Rechtsgrundlage Artikel 7 Abs. 2 a und Artikel 2 lit. a Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG)

### § 4 Mauttarifverordnung

Die Mautabschnittstarife für den Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr betragen abweichend von § 2 in Euro ohne Umsatzsteuer:

Strecke	zwischen		Kat. 4
A 13	Knoten Innsbruck/Amras	Anschlussstelle Innsbruck/Süd	8,8
A 13	Knoten Innsbruck/Wilten	Anschlussstelle Innsbruck/Süd	5,8
A 13	Anschlussstelle Innsbruck/Süd	Anschlussstelle Zenzenhof	4,2
A 13	Anschlussstelle Zenzenhof	Anschlussstelle Patsch/Igls	7,6
A 13	Anschlussstelle Patsch/Igls	Anschlussstelle Stubaital	8,4
A 13	Anschlussstelle Stubaital	Anschlussstelle Matriei/Steinach	26,0
A 13	Anschlussstelle Matriei/Steinach	Anschlussstelle Nösslach	21,0
A 13	Anschlussstelle Nösslach	Anschlussstelle Brennersee	19,0
A 13	Anschlussstelle Brennersee	Staatsgrenze Brennerpass	

### **6. Welche Fahrzeuge sind mautpflichtig?**

Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut. Dies gilt gleichermaßen für LKW wie Omnibusse (Vergleich § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz).

### **7. Unterliegen Anhänger der fahrleistungsabhängigen Maut?**

Busanhänger bleiben unberücksichtigt; Anhänger von Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen unterliegen ebenfalls nicht der Mautpflicht. Im Übrigen differenziert die Mauthöhe nicht nach Zugfahrzeugen und Anhänger sondern lediglich nach der Anzahl der Achsen (Zugfahrzeug plus Anhänger).

Beispiel: Zugfahrzeug zweiachsig, Anhänger zweiachsig = Tarif für vierachsige Fahrzeuge. Entspricht 0,273 Euro pro Kilometer.

### **8. Welche Achsen sind mitzuzählen?**

Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

### **9. Welche Fahrzeuge sind von der Mautpflicht ausgenommen?**

Heeresfahrzeuge, „Blaulichtfahrzeuge“, Fahrzeuge zur Durchführung von friedenssichernden Maßnahmen sowie Fahrzeuge der UNO etc. (Vergleich § 5 Bundesstraßenmautgesetz). Weitere Ausnahmen können für Fahrten von humanitären Hilfstransporten oder in Notstandfällen gewährt werden.

### **10. Können die Mautgebühren in beliebiger Höhe festgesetzt werden?**

Die Mautgebühr muss sich an den Kosten für  
Bau  
Betrieb

Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren (Rechtsgrundlage Artikel 7 Abs. 9 Wegekostenrichtlinie). Eine Differenzierung nach ökologischen Gesichtspunkten ist möglich.

Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren.

Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren gemäß Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautsätze nach

a) Fahrzeug-Emissionsklassen, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen;

b) Tageszeit, sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der während der günstigsten Tageszeit erhobenen Gebühr liegt;

differenzieren:

Eine Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeug-Emissionsklassen oder Tageszeit muss

dem angestrebten Ziel angemessen sein.

**11. Gibt es einen Ökobonus für abgasarme Fahrzeuge?**

Im Gegensatz zu Deutschland gibt es in Österreich keine Begünstigungen für schadstoffarme Fahrzeuge.

§ 9 Abs. 5 Bundesstraßen-Mautgesetz liefert jedoch die Rechtsgrundlage für eine Differenzierung für einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien.

Die Mauttarifverordnung (§1) sieht bereits vor, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Differenzierung der Mauttarife nach Schadstoffklassen erfolgen wird. Aus der Wegekostenrichtlinie ergibt sich, dass zwischen der niedrigsten und höchsten Emissionsnorm ein maximaler Unterschied von 50 % der Mautgebühr liegen darf.

**12. Gibt es eine Differenzierung nach Verkehrsspitzenzeiten bzw. für die Nachtstunden?**

Nein; derzeit nicht aber die Wegekostenrichtlinie sowie das Bundesstraßen-Mautgesetz (§ 9 Abs. 5) sehen vor, dass der Mauttarif im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, des Schutzes des Nachbarn und der Umweltverträglichkeit nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung differenziert werden kann. Dabei sind Streuungen von bis zu 100 % möglich.

Die Mauttarifverordnung sieht jedoch im § 4 für bestimmte Mautabschnitte im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 05.00 Uhr besondere Mauttarife für die Kategorie 4 (Vier oder mehr Achsen) vor.

**13. Wird gleichzeitig Maut und Straßenbenützungsabgabe eingehoben?**

Nein, aufgrund der Wegekostenrichtlinie kann entweder Maut oder Straßenbenützungsabgabe eingehoben werden, daher muss mit Einführung des Road Pricing die Straßenbenützungsabgabe entfallen. Gleichzeitig entfällt die Vignette für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht.

**14. Gibt es auch eine Entlastung bei der Kfz-Steuer?**

Bereits jetzt ist im Kraftfahrzeugsteuergesetz die Rücknahme der Steuererhöhung von 2001 vorgesehen.

<b>KFZ-STEUER 2003</b>	
<b>GEWICHT</b>	<b>KFZ STEUER</b>
pro Tonne	8,5 € mindestens €73 höchstens €340
bei Anhängern	höchstens €272
<b>KFZ-STEUER AB INKRAFTTRETEN ROAD PRICING</b>	
< 12 t	5,09 € mindestens €43,60
12 t bis < 18 t	5,45
18 t oder mehr	6,17 € höchstens €246,80
bei Anhängern	höchstens €197,44

**15. Wird es eine Absenkung der Kfz-Steuer auf EU-Mindestmaß geben?**

Die Wirtschaftskammerorganisation wird diese politische Zusage einfordern und hofft auf diese Weise, die allgemeinen Nachteile des Road Pricings für österreichische Unternehmer abzumildern.

**16. Wird es wie in der Vergangenheit Retoursionssteuern wegen des Road Pricings geben?**

Spezielle Strafsteuern, die nur österreichische LKWs betreffen wird es vermutlich im östlichen Ausland nicht geben, da Road Pricing eine Abgabe aufgrund einer EU-Richtlinie darstellt.

Weiters sind die EU-Beitrittsländer rechtlich nicht in der Lage, spezielle Steuern auf Fahrzeuge einzelner Mitgliedsländer einzuführen oder aufrecht zu halten.

**17. Wofür werden die Mittel aus dem Road Pricing verwendet?**

- Betrieb des bestehenden Autobahnnetzes
- Sanierung Autobahnnetz
- Lückenschluss Autobahnen
- 2. Tunnelröhren
- Schuldentilgung

**18. Werden die Mittel aus Road Pricing für den Ausbau des Bahnnetzes verwendet?**

Aufgrund der Vorgaben der Wegekostenrichtlinie darf keine Querfinanzierung zwischen Einnahmen aus Road Pricing und Bahnausbau stattfinden.

**19. Gibt es Ausweichmöglichkeiten? Kleinere LKW?**

Aufgrund der zu beachtenden höchstzulässigen Gesamtgewichte und Achslasten im Kraftfahrzeuggesetz ist dies nur bedingt möglich. Es ist jedoch möglich, auf ein Zugfahrzeug bis 3,5 Tonnen und einen damit gezogenen Anhänger auszuweichen. Für diese Fahrzeugkombination muss in Zukunft die Vignette bezahlt werden.

**20. Kann ich auf Bundesstraßen ausweichen?**

Grundsätzlich ja, wobei es ist bereits jetzt auf gewissen Parallelstrecken Auf Bundesstraßen Fahrverbote für KFZ über 3,5 t hzG gibt, welches möglicherweise von den Bezirkshauptmannschaften erweitert werden könnte. Außerdem ist ein erheblicher Zeitverlust einzurechnen.

**21. Ist mit einer Verlagerung vom Werkverkehr auf den gewerblichen Güterverkehr zu rechnen?**

Da die Mauttarife nach Achsen und nicht nach Gewichten berechnet werden ist in jenen Fällen, wo der Werkverkehr-LKW nur zum Teil beladen ist mit einer Verlagerung auf den gewerblichen Güterverkehr zu rechnen (Outsourcing!).

Dadurch könnten sich für das Güterbeförderungsgewerbe neue Chancen eröffnen.

**22. Was ist wann zu tun?**

- § Neuberechnung der Produktpreise
- Mai 2003: Kundenbetreuungsoffensive EUROPPASS
- Entscheidung für Pre/Postpay Bezahlung + bei Bezahlung mittels Tankkarte (Postpay-Bezahlung): Sicherstellung der Bonität
- August 2003: möglicher Beginn Road Pricing in D

- Spätestens Herbst 2003: Bestellung der Go-Box
- Spätestens Dezember 2003: Einschulung der Lenker

**23. Gibt es eine „Schonfrist“ für die erste Zeit nach Inkrafttreten der Maut für LKW und Bus?**

Nein, jeder LKW und Bus über 3,5 Tonnen, der ab Inkrafttreten des Mautsystems das mautpflichtige Straßennetz benützt und keine GO-Box erworben hat, ist ein Mautpreller. Er hat auch nicht die Möglichkeit, zuerst das mautpflichtige Netz zu benützen und im Nachhinein eine GO-Box zu erwerben um die Maut nachzuzahlen. Im Falle eines Vertragsverhältnis und eines Vergessens der GO-Box besteht die Möglichkeit der Nachzahlung.

**24. Hat ein Fahrzeuglenker immer die Möglichkeit, die Maut nachträglich zu entrichten?**

Nein, falls ein Fahrzeuglenker trotz Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes keine GO-Box erworben hat und somit bewusst keine Maut entrichtet, ist eine nachträgliche Bezahlung nicht möglich. Der Fahrzeuglenker und in Solidarhaftung der Fahrzeughalter sind angehalten, Ersatzmaut inklusive Strafzuschlag zu leisten.

In allen anderen Fällen ist eine nachträgliche Bezahlung binnen fünf Stunden und/oder 70 km Fahrt möglich. Diese Regelung inkludiert auch den Fall, dass ein Fahrzeuglenker/ Fahrzeughalter zwar eine GO-Box erworben, aber vergessen hat. Auch in diesem Fall ist eine nachträgliche Bezahlung der Maut möglich.

**25. Dürfen die Fahrzeuge zur Entrichtung der Maut aufgehalten werden?**

Maut und Benützungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, dass dies den Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigt. Weiters ist darauf zu achten, dass sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern.

Das gewählte System in Österreich garantiert einen ungehinderten Verkehrsfluss (Errichtung von rund 800 Mautbalken – entspricht 400 Mautabschnitten - über das österreichische mautpflichtige Straßennetz).

**26. Wie ist die Bestrafung, wenn der Fahrer auf die Umstellung der Kategorie vergisst?**

Wenn mit zu hoch eingestellter Fahrzeugkategorie gefahren wird: keine Fehlermeldung der GO-Box, keine Refundierung.

Wenn mit zu geringer Fahrzeugkategorie gefahren wird: keine Fehlermeldung der GO-Box [Fehler ist allerdings an Display-Anzeige klar ersichtlich], Fahrer wird zum Mautpreller und kann bestraft werden. Es besteht eine Mitwirkungspflicht des Fahrers.

**27. Über welche Befugnis verfügen Enforcement-Kräfte?**

Die Befugnis der Mautaufsichtsorgane beschränkt sich auf das Mautsystem betreffende Vergehen. Die Organe sind befugt, Mautpreller anzuhalten und im Falle der Verweigerung der Bezahlung dem LKW oder Bus Klammern anzulegen und an der Weiterfahrt zu hindern. Zu weiterführenden Maßnahmen ist ausschließlich die Exekutive berechtigt.

**28. Wie verhält es sich mit dem Datenschutz?**

Das Datenschutzlevel ist extrem hoch und entspricht den Richtlinien einer Bank.

**29. Wie sicher sind die Daten vor fremden Zugriffen?**

Die Sicherheit der Daten ist durch ein umfassendes Firewall-System gewährleistet. Der Sicherheitsstandard wird dem von Banken und Versicherungen entsprechen.

**30. Kann jemand Einsicht in meine Daten nehmen?**

Die Daten unterliegen dem Datenschutz.

## ***Technik***

### **1. Welche technischen Einrichtungen benötigt ein LKW bzw. Bus?**

Die Firma EUROPPAS stellt das Fahrzeuggerät gratis zu Verfügung. Gegen ein einmaliges Bearbeitungsentgelt von 5 Euro inkl. 20 % USt. wird die so genannte „Go-Box“ ausgegeben. Die „Go-Box“ ist ein technisch einfach konzipiertes Gerät, dass mit den technischen Einrichtungen der Mautportale kommuniziert.

### **2. Wie funktioniert die Go-Box?**

Das elektronische Mautsystem macht eine Bemaung ohne Anhalten möglich und beeinträchtigt daher nicht den Verkehrsfluss.

Durch ein akustisches Signal des zigaretenschachtelgroßen Fahrzeuggerätes weiß der Fahrer/die Fahrerin, dass die Mautgebühr ordnungsgemäß abgebucht wurde. Diese bequeme Art, die Maut zu entrichten, ermöglichen Mautportale auf denen Mikrowellen-Antennen montiert sind. Diese kommunizieren mit dem im Fahrzeug befindlichen Gerät, wenn es unter einem Mautportal hindurch fährt. Der Fahrer muss die Geschwindigkeit dabei nicht reduzieren. Pro Streckenabschnitt und Fahrtrichtung ist jeweils ein Mauteinhebungsquerschnitt notwendig. Auf welchen Straßenabschnitten der Auftraggeber ASFINAG Mautpflicht vorsieht, ist aus der Karte ersichtlich

### **3. Was muss der Fahrer an der „Go-Box“ einstellen?**

Der Fahrer muss lediglich die Anzahl der Achsen einstellen, für den Fall, dass ein Anhänger mitgeführt wird.

Die Grundkategorie des KFZ wird bei der Personalisierung eingestellt. Wird z.B. ein Sattelaufleger angehängt, muss der Fahrer die Kategorie an die nunmehrige Achszahl anpassen (Mitwirkungspflicht des Fahrers); wird der Auflieger abgehängt, muss der Fahrer die GO-Box wieder auf die Grundkategorie umstellen.

Achsenanzahl	Tarif (ohne Ust)
2 Achsen	13 Cent
3 Achsen	18,2 Cent
4 Achsen und mehr Achsen	27,3 Cent

### **4. Welche Achsen sind mitzuzählen?**

Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

### **5. Wann muss die Anzahl der Achsen geändert werden?**

Wenn zu einem Zugfahrzeug ein Anhänger dazukommt, muss die Anzahl der Achsen angepasst werden.

Ausnahme: Gepäck- oder Fahrradanhänger bei Omnibussen.

**6. Was passiert, wenn der Fahrer vergisst, die „Go-Box“ bei Fahrten mit Anhängern umzustellen?**

Da der Fahrer dann mit mehr Achsen als in der Kategorie angegeben unterwegs ist, ist der korrekte Tarif nicht eingestellt, und die Fahrt wird als Mautvergehen qualifiziert.

**7. Kann in Österreich auch ohne On Board Unit (Go-Box) auf Autobahnen oder Schnellstraßen gefahren werden?**

Nein, dies ist wegen des Bundesstraßen-Mautgesetzes nicht möglich.  
Der Einsatz der GO-Box ist obligatorisch.

**8. Muss das Fahrzeuggerät (die GO-Box) wie ein Mobil-Telefon regelmäßig aufgeladen werden?**

Nein. Die GO-Box besitzt mit einer eingebauten Batterie eine autonome Energiequelle und benötigt keine externe Stromzufuhr. Wenn keine LED-Anzeige mehr aufleuchtet bzw. das Gerät bei Durchfahrt unter einem Mautportal kein Signal abgibt, erkennt der Fahrer/ die Fahrerin, dass die Batterie zu Ende geht. Die GO-Box ist dann an einer Vertriebsstelle umzutauschen.

**9. Was passiert mit einem Fahrzeuggerät (einer GO-Box), wenn die Batterie leer ist?**

Wenn die Batterie leer ist, wird die GO-Box an der Vertriebsstelle zum Recycling zurückgegeben und gegen ein neues Gerät unentgeltlich eingetauscht.

**10. Was passiert, wenn bei einem post-pay Fahrzeuggerät (bei einer post-pay GO-Box) die Karte/ das Konto gesperrt wird?**

Die GO-Box gibt bei Durchfahrt unter einem Mautportal vier akustische Signale ab. Der/ Die FahrerIn kann daran erkennen, dass die Abbuchung vom Bezugs-Konto nicht durchgeführt wurde. Er/ Sie fährt daraufhin an die nächstgelegene Vertriebsstelle und muss ein anderes Zahlungsmittel (Maestro-, Kredit- oder Tankkarte) vorlegen.

**11. Kann ich anhand der GO-Box eine gefahrene Strecke zurückverfolgen?**

Ja. Die letzten 30 Mauttransaktionen sind in der GO-Box gespeichert und können an jeder Vertriebsstelle ausgelesen werden. Darüber hinaus kann im Internet ein Einzelleistungsnachweis abgerufen werden, der alle Fahrten der letzten Monate aufzeigt.

**12. Wie stellt der Fahrzeuglenker fest, dass die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde?**

Anhand folgender Kriterien kann der Fahrzeuglenker erkennen, dass die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wird/wurde:

- § Es wird trotz Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes keine GO-Box mit geführt.
- § Die GO-Box gibt bei der Durchfahrt unter einem Mautportal kein Signal ab.
- § Die Display-Anzeige der GO-Box zeigt eine falsche Achszahl an.
- § Die GO-Box gibt bei Durchfahrt unter einem Mautportal statt einem kurzen akustischen Signal (Maut korrekt entrichtet) vier akustische Signale ab (Transaktion nicht ok/Bezahlung nicht erfolgt).

**ANMERKUNG BEI PRE-PAY:**

Falls die GO-Box bei Pre-Pay Bezahlung anstatt einem kurzen akustischen Signal (heißt:

„Maut korrekt entrichtet“) zwei kurze Signale bei der Durchfahrt unter einem Mautportal abgibt, geht das Guthaben zur Neige bzw. fällt unter einen Grenzwert.

**13. Wie erkenne ich beim Prepay-Verfahren das mein Guthaben überschritten wird?**

Falls ein bestimmter Grenzwert an Guthaben unterschritten wird weißt ein akustisches Signal (2 kurze Signaltöne) bei der Durchfahrt unter ein Mauportal auf den zu Ende gehenden Vorrat an Mautwerten hin.

Der Fahrer lässt daraufhin die Go-Box an der nächstgelegenen Vertriebsstelle mit einem neuen Guthaben aufladen.

**14. Für wen wird das postpay-Verfahren zur Anwendung kommen?**

Für Vielfahrer, die das umständliche Aufladen der On Board Unit (Go-Box) vermeiden wollen. Fakturiert wird durch EUROPPASS, Bezahlung durch Kreditkarten, Bankomat oder Tankcard.

Hier ist jedoch der Nachteil zu erwähnen, dass Spesen bei der Bezahlung durch Kreditkarten, Bankomat- oder Tankkarten anfallen werden.

**15. Hat ein Fahrzeuglenker immer die Möglichkeit, die Maut nachträglich zu entrichten?**

Nein, falls ein Fahrzeuglenker trotz Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes keine GO-Box erworben hat und somit bewusst keine Maut entrichtet, ist eine nachträgliche Bezahlung nicht möglich. Der Fahrzeuglenker und in Solidarhaftung der Fahrzeughalter sind angehalten, Ersatzmaut inklusive Strafzuschlag zu leisten.

In allen anderen Fällen ist eine nachträgliche Bezahlung binnen fünf Stunden und/oder 70 km Fahrt möglich. Diese Regelung inkludiert auch den Fall, dass ein Fahrzeuglenker/ Fahrzeughalter zwar eine GO-Box erworben, aber vergessen hat. Auch in diesem Fall ist eine nachträgliche Bezahlung der Maut möglich.

**16. Wie ist die Bestrafung, wenn der Fahrer auf die Umstellung der Kategorie vergisst?**

Wenn mit zu hoch eingestellter Fahrzeugkategorie gefahren wird: keine Fehlermeldung der GO-Box, keine Refundierung.

Wenn mit zu geringer Fahrzeugkategorie gefahren wird:

keine Fehlermeldung der GO-Box [Fehler ist allerdings an Display-Anzeige klar ersichtlich], Fahrer wird zum Mautpreller und kann bestraft werden. Es besteht eine Mitwirkungspflicht des Fahrers.

**17. Wie erkennt das System, wo ich auf das mautpflichtige Autobahn und Schnellstraßennetz aufgefahren bin bzw. wann ich es wieder verlassen habe?**

Das Mautsystem kann anhand der durchfahrenen Mautportale die exakte Kilometeranzahl der auf dem mautpflichtigen Autobahn- und Schnellstraßennetz zurückgelegten Strecke bestimmen.

**18. Welche Technologie kommt zum Einsatz?**

Ein Mikrowellensystem, dass auf DSRC basiert (DSRC: Dedicated Short Range Communication). Das Gerät (die Balken) auf den Mauteinhebungsquerschnitten kommuniziert mit der „Go-Box“ im Fahrzeug, registriert den LKW, überprüft die korrekte Einstellung der „Go-Box“ und rechnet die Mautkosten ab.

**19. Was ist ein Free Flow Multilane System?**

Das ist das in Österreich installierte Mautsystem. Diese bedeutet, dass der Fahrer freie Wahl der Fahrspur hat und zur Abbuchung nicht langsamer fahren muss.

**20. Kann die deutsche Onboardunit in Österreich verwendet werden?**

In die On Board Unit müsste eine Mikrowellen-Schnittstelle eingebaut werden. Dies ist zur Zeit nicht geplant. Zu Systemstart wird es daher nicht möglich sein, die Interoperabilität zu gewährleisten.

**21. Wie erfolgt die Verrechnung in Deutschland?**

Im LKW wird ebenfalls eine On Board Unit mitgeführt. Diese ist nicht größer als ein Autoradio und verfügt über einen GPS-Empfänger, ein Infrarotmodul, einen Mobilfunksender und einen Speicher in dem fahrzeugspezifische Angaben wie Kraftfahrzeugkennzeichen, Abgasschadensklasse und die Zahl der Achsen sowie die Positionsdaten der deutschen Autobahnen hinterlegt sind. In Kombination mit dem GPS Signal errechnet die On Board Unit aus diesen Angaben während der Fahrt die Autobahngebühren und übermittelt sie per GSM-Funk an einen Buchungscomputer.

**22. Ist das österreichische Mautsystem mit dem italienischen ident?**

Das österreichische Maut-System ist de facto eine Weiterentwicklung des italienischen Systems. Es ist das weltweit erste flächendeckende multilane free-flow Mautsystem. Das bedeutet, dass kein Spurwechsel („multilane“) bzw. Reduzieren der Geschwindigkeit oder Anhalten bei Mautstationen („free-flow“) erforderlich ist.

**23. Warum wurde ein Nahbereichskommunikationssystem (Mikrowellensystem) und kein GPS/GSM- System (ist angeblich leistungsfähiger, dynamischer und ermöglicht mehr Zusatzapplikationen) gewählt?**

Das Mikrowellensystem ist:

§ kosteneffizient

§ zeitsparend

§ erprobt

Die Kosten für die Fahrzeuggeräte oder GO-Boxen sind im Vergleich zu den bei einem GPS/GSM System notwendigen Geräten günstiger und deren Installation erfordert keinen Werkstattaufenthalt.

Das Mikrowellensystem bietet höhere Akzeptanz durch größere Nutzerfreundlichkeit.

Diese State-of-the-art-Technologie gewährleistet außerdem hohe Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Erkennung von Übertretungen.

**24. Gibt es bei Nahbereichskommunikationssystemen keinen Zusatznutzen wie die Telematik bei GPS/GSM?**

Das System dient primär der Einhebung der LKW-Maut. Fahrzeugseitig ist die GO-Box nicht geeignet, Telematikdienste durchzuführen. Straßenseitig ist die Infrastruktur hierfür durchaus geeignet und wird auf Anfrage der ASFINAG auch genutzt werden.

**25. Gibt es bei den Mautportalen auch Parabolspiegel wie in Deutschland? Rechnen Sie mit Unfällen durch irritierte Fahrer?**

Parabolspiegel kommen beim Mikrowellensystem nicht zum Einsatz. Die Mautportale auf den österreichischen Autobahnen entsprechen dem neuesten Stand der Technik (d.h. den Richtlinien und Verordnungen im Straßenverkehr); die erforderlichen Sicherheitsauflagen wurden sogar übererfüllt (Errichtung eines Aufprallsockels, höhere Durchbruchssicherheit).

**26. Stören die Mautportale den Empfang von Handys?**

Nein, da die System-Kommunikation in einem anderen Frequenz-Bereich stattfindet.

**27. Gibt es Untersuchungen dazu, ob der Signalaustausch zwischen Mautportal und GO-Box gesundheitsschädlich ist? Zum Beispiel auch für passierende PKW, Kinder etc.?**

Diese Art der Kommunikation ist absolut unbedenklich, da sie im Hochfrequenzbereich mit minimaler Leistungsabgabe (schwächer als Handys) stattfindet.

## ***Betriebswirtschaftliche Aspekte/Kalkulation,***

### **1. Wie viel kostet die Maut in Österreich tatsächlich?**

Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhängern zu berechnen. Aufgrund der im Gesetz genannten Verhältniszahlen ergeben sich folgende Tarife (Vergleich § 9 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz)

Achsenanzahl	Tarif (ohne USt)
2 Achsen	13 Cent
3 Achsen	18,2 Cent
4 Achsen und mehr Achsen	27,3 Cent

Die Beträge sind kaufmännisch auf volle 10 Cent zu runden. Zu runden sind nicht die Sätze sondern die zu bezahlenden Beträge pro Mautabschnitt. Insgesamt gibt es rund 500 Mautabschnitte.

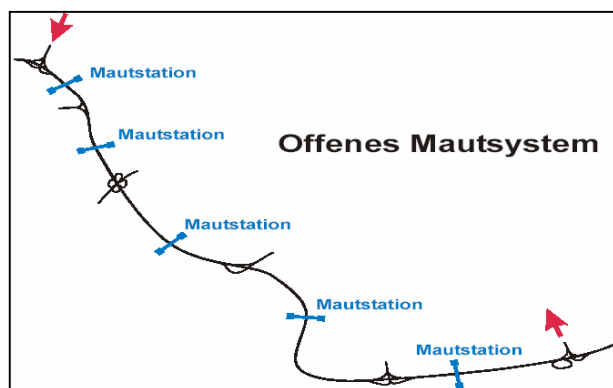
### **2. Unterliegen Anhänger der fahrleistungsabhängigen Maut?**

Busanhänger bleiben unberücksichtigt; Anhänger von Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen unterliegen ebenfalls nicht der Mautpflicht. Im Übrigen differenziert die Mauthöhe nicht nach Zugfahrzeugen und Anhänger sondern lediglich nach der Anzahl der Achsen (Zugfahrzeug plus Anhänger).

Beispiel: Zugfahrzeug zweiachsig, Anhänger zweiachsig = Tarif für vierachsige Fahrzeuge. Entspricht 0,273 Euro pro Kilometer.

### **3. Welche Mautkosten werden je Abschnitt verrechnet?**

In der Mauttarifverordnung wird festgelegt, welche Kilometerabschnitte auf der Autobahn zwischen jeder einzelnen Auf- und Abfahrt zur Verrechnung gebracht werden. Jeder einzelne Mauteinhebungsquerschnitt ist einem bestimmten Autoahnabschnitt zugeordnet und bucht die Kosten ab.



### **4. Was sind die durchschnittlich gewichteten Mautsätze?**

In den einzelnen Staaten werden für die Mautsätze Durchschnittssätze berechnet, die sich an der Anzahl der LKWs je Gewichtsklasse, am Mautsatz je Fahrzeugklasse und an der Häufigkeit der Benützung der Autobahnen orientieren.

Der durchschnittliche gewichtete Mautsatz für Österreich beträgt 22 Cent pro Kilometer (Angabe ASFINAG).

**5. Wie hoch sind die durchschnittlich gewichteten Road Pricing-Sätze in Österreich und im Ausland?**

Land	Gewichteter Ø-Satz
Österreich	22 cts/km
Deutschland	15 cts/km
Italien	10 cts/km
Frankreich	15 cts/km
Schweiz	40 cts/km

**6. Sind auf allen österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen die angegebenen Kilometersätze zu bezahlen?**

Nein, für sechs Autobahnabschnitte gibt es Sondermauten

	Streckenlänge (in km)	Mauttarif pro Kilometer (in €- netto)		
		Kat. 2 2 Achsen	Kat. 3 3 Achsen	Kat. 4 ab 4 Achsen
<b>A9-Bosrucktunnel</b>	10,1	€0,65	€0,90	€1,35
<b>A9-Gleinalmtunnel</b>	24,5	€0,39	€0,54	€0,80
<b>A10-Tauerntunnel</b>	46,5	€0,29	€0,40	€0,61
<b>A11-Karawankentunnel</b>	9,7	€0,92	€1,28	€1,92
<b>A13-Brenner</b>	36	€0,68	€0,96	€1,43
<b>S16-Arlbergtunnel</b>	16,1	€0,83	€1,15	€1,73

**7. Welche Kriterien sind für die Bemessung der Maut maßgeblich?**

Die Höhe der Maut hängt von mehreren Parametern ab.

- § Achsen der Kraftfahrzeuge (inklusive der von diesen gezogenen Anhängern)
- § Länge des Mautabschnittes
- § Ort des Mautabschnittes (Differenzierungen für einzelne Mautabschnitte sind gemäß § 9 Abs. 5 Bundesstraßen-Mautgesetz möglich).
- § Zeitpunkt der Nutzung (die Mauttarife können gemäß § 9 Abs. 5 Bundesstraßen-Mautgesetz im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, des Schutzes der Nachbarn und der Umweltverträglichkeit nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung differenziert werden).
- § Schadstoffklassen (derzeit kein Kriterium für die Bemessung der Mauthöhe)

**8. Welche Mautabrechnungsmodalitäten wird es geben?**

Es wird zwei Möglichkeiten geben

Es wird die Möglichkeit con Pre-pay und Post-pay geben.

**9. Was versteht man unter Prepay-Verfahren?**

Beim Prepay-Verfahren wird im Vorhinein ein Guthaben auf die GO-Box aufgebucht. Bei der Durchfahrt unter einem Mautportal wird der zu bezahlende Betrag von diesem Guthaben abgebucht.

**10. Für wen zahlt sich das Prepay-Verfahren aus?**

Für LKW und Busse die selten auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen fahren, wird sich eine Vorausbezahlung durch Aufladen der „Go-Box“ auszahlen. Bezahlt werden kann bei den Vertriebsstellen in bar, über Kreditkarten oder Tankkarten und Maestrokarten. Dies hat jedoch den Nachteil, dass der Lenker mit Geld bzw. mit Firmenkarten hantieren muss und einen Beleg erhält, der in der Buchhaltung untergebracht werden muss. Darüber hinaus muss er zum Aufladen des Gerätes eine Vertriebsstelle aufsuchen und somit seine Fahrt unterbrechen.

**11. Welche Zahlungsmöglichkeiten bestehen beim Prepay-Verfahren?**

Die Bezahlung kann sowohl mit Bargeld, Maestro-Card oder auch über Tank- und Kreditkarten erfolgen. Der Verbrauch der Mautwerte erfolgt vergleichbar mit der Telefonwertkarte. Nicht verbrauchte Mautwerte werden rückerstattet.

**12. Wie erkenne ich beim Prepay-Verfahren das mein Guthaben überschritten wird?**

Falls ein bestimmter Mindestwert an Guthaben unterschritten wird weißt ein akustisches Signal (2 kurze Signaltöne) bei der Durchfahrt unter ein Mautportal auf den zu Ende gehenden Vorrat an Mautwerten hin.

Der Fahrer muss eine Vertriebsstelle aufsuchen und die GO-Box mit einem neuen Guthaben aufladen.

**13. Was versteht man unter Postpay-Verfahren?**

Das Postpay-Verfahren beruht auf einer Vereinbarung zwischen Nutzer und Betreiber oder Tankkartenfirma. Die Mautwerte werden von einem definierten Konto (Maestro-, Tank- oder Kreditkarte) im Nachhinein je nach Verbrauch abgebucht. Die Nutzer haben die Möglichkeit, per Internet Einzelleistungsnachweise über die gefahrene Strecke im abzurufen oder diese beim Call-Center zu bestellen.

**14. Für wen wird das postpay-Verfahren zur Anwendung kommen?**

Für alle Fahrzeuge, die regelmäßig das Mautnetz benutzen und das umständliche Aufladen der GO-Box vermeiden wollen. Der Vorteil liegt auch in der Bezahlung nach Inanspruchnahme des Mautsystems; die Rechnung kommt je nach Unternehmen zwischen 14 und 30 Tagen später.

**15. Wer fakturiert die fälligen Beträge?**

Bei Bezahlung mit Kredit- oder Maestrokarte fakturiert die Firma EUROPPASS in Namen von ASFINAG, bei Bezahlung via Tankkarte kommt die Rechnung von der jeweiligen Tankkartenfirma.

**16. Wie soll ich bei der Einführung von Road Pricing vorgehen?**

1. Mehrkosten berechnen  
Direkte Zurechnung auf den konkreten Auftrag  
Anteilige Zurechnung
2. Preise (Produkt, Transport, Dienstleistung) anpassen

3. Verhandeln mit Geschäftspartnern (Weitergabe der Mautkosten zu 100 %)

### **16. Soll ich die Road Pricing Kosten jeder einzelnen Fahrt zurechnen?**

Vorgangsweise:

Aktueller Preis

- + Kosten der Maut incl. Leerkilometer
- + sonstige Mehrkosten (Finanzierung/Verwaltung)
- Kostenentlastung (StraBA/Kfz-Steuer)
- = neuer Preis

Diese Berechnung ist zwar transparent, macht also den Auftraggeber die Kosten des Road Pricing klar, ist jedoch von der Zuordnung aufwendig und erhöht den Verwaltungsaufwand.

### **17. Soll ich die Kosten des Road Pricing als Zuschlag weiterverrechnen?**

Aktueller Preis

- + Zuschlag (% oder €) für Mehrkosten Maut\*
- = neuer Preis

\*Zuschlag:

- Gesamtkilometer/Jahr
- Anteil mautpflichtige Straßen
- Zusatzkosten Maut
- Kostenentlastung StraBA/Kfz-Steuer

Fazit: Diese Berechnung ist zwar grundsätzlich einfach, macht jedoch die Mehrkosten durch Road Pricing dem Auftraggeber nicht sichtbar.

Daher werden vermutlich Einwände über die Höhe des Zuschlages zu erwarten sein.

### **18. Wer muss letztendlich die Kosten des Road Pricing tragen?**

Die einzige Antwort kann nur lauten, dass der Endverbraucher die Kosten übernehmen muss. Diese Kosten wirken daher als Inflationsschub und verteuern letztendlich die Endprodukte. Daher muss das Ziel sämtlicher Verhandlungen sein, die Kosten so lange weiter zu geben, bis sie beim Endverbraucher angekommen sind.

### **19. Ist mit einer Verlagerung vom Werkverkehr auf den gewerblichen Güterverkehr zu rechnen?**

Da die Mauttarife nach Achsen und nicht nach Gewichten berechnet werden ist in jenen Fällen, wo der Werkverkehr-LKW nur zum Teil beladen ist mit einer Verlagerung auf den gewerblichen Güterverkehr zu rechnen (Outsourcing!).

Dadurch könnten sich für das Güterbeförderungsgewerbe neue Chancen eröffnen.

### **20. Was passiert, wenn bei einem post-pay Fahrzeuggerät (bei einer post-pay GO-Box) die Karte/ das Konto gesperrt wird?**

Die GO-Box gibt bei Durchfahrt unter einem Mautportal vier akustische Signale ab. Der/ Die FahrerIn kann daran erkennen, dass die Abbuchung vom Bezugs-Konto nicht durchgeführt wurde. Er/ Sie fährt daraufhin an die nächstgelegene Vertriebsstelle und tauscht die gesperrte GO-Box gegen eine andere post-pay GO-Box (mit anderem Bezugskonto) oder eine pre-pay GO-Box (Bezahlung im Voraus) aus.

**21. Kann ich anhand der GO-Box eine gefahrene Strecke zurückverfolgen?**

Ja. Die letzten 30 Mauttransaktionen der vergangenen 14 Kalendertage können an jeder Vertriebsstelle eingesehen werden.

**22. Warum wurde ein Nahbereichskommunikationssystem (Mikrowellensystem) und kein GPS/GSM- System (ist angeblich leistungsfähiger, dynamischer und ermöglicht mehr Zusatzapplikationen) gewählt?**

Das Mikrowellensystem ist:

- § kosteneffizient
- § zeitsparend
- § erprobt

Die Kosten für die Fahrzeuggeräte oder GO-Boxen sind im Vergleich zu den bei einem GPS/GSM System notwendigen Geräten günstiger und deren Installation erfordert keinen Werkstattaufenthalt.

Das Mikrowellensystem bietet höhere Akzeptanz durch größere Nutzerfreundlichkeit. Diese State-of-the-art-Technologie gewährleistet außerdem hohe Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Erkennung von Übertretungen.

**23. Warum werden für die „Go-Box“ in Österreich nur 5 Euro eingehoben?**

Die Wegekostenrichtlinie schreibt vor, dass die Einhebung der Maut diskriminierungsfrei zu erfolgen hat. Die GO-Box bleibt im Besitz von EUROPPASS. Die 5 Euro sind lediglich ein Bearbeitungsentgelt, das an die ASFINAG überwiesen wird. Daraus hat der Gesetzgeber abgeleitet, dass die fahrzeugseitigen Investitionen gering sein müssen.

Die Go-Box ist direkt bei EUROPPASS, im Internet und bei ausgewiesenen Vertriebsstellen erhältlich.

Insgesamt werden 216 Vertriebsstellen in Betrieb genommen, 138 davon sind dem mautpflichtigen Straßennetz in der Nähe von Auffahrten vorgelagert. 51 Vertriebsstellen befinden sich an Raststätten (diese beginnen bereits 4 Monate vor Betriebsstart mit dem Vertrieb); 21 weitere Raststätten befinden sich nach der österreichischen Grenze in Deutschland, Italien, Ungarn und Slowenien. Sechs Vertriebsstellen werden an den bestehenden Mautstationen untergebracht.

**24. Warum kostet dann die deutsche On Board Unit deutlich mehr?**

Voraussichtlich wird der Preis für die deutsche On Board Unit 2000 Euro betragen, wobei dieser auf die zu entrichtende Maut anzurechnen ist.

Da neben der voll elektronischen Abbuchung auch eine manuelle Zahlungsart besteht, ist der Preis für die deutsche On Board Unit nicht ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot.

Der Einbau der Go-Box verursacht keine Kosten, da die Montage von jedem Fahrer selbst auf einfachste Art durchgeführt werden kann.

Die Go-Box wird innen an die Windschutzscheibe geklebt.

Die Höhe von 5 Euro versteht sich inklusive 20 % Umsatzsteuer.

**25. Ist die On Board Unit in Deutschland käuflich zu erwerben?**

Die On Board Unit wird nicht gekauft sondern wird dem Fuhrunternehmen gegen einen noch festzulegenden Betrag (500-1000 Euro) ausgehändigt werden, „der als Mautguthaben abgefahren werden kann“.

**26. Wie hoch ist die Maut in Deutschland?**

Auf der Grundlage wissenschaftlicher Gutachten ist eine durchschnittliche Mauthöhe von 0,15 Euro ermittelt worden; daraus ergeben sich abhängig von Achslast und Emissionsverhalten Mautsätze zwischen 0,10 Euro und 0,17 Euro je Kilometer

**27. Was kostet der Einbau der „Go-Box“?**

Nichts, da die Montage von jedem Fahrer selbst vorgenommen werden kann. Das Gerät wird mittels Haftstreifen innen an die Windschutzscheibe geklebt. (siehe auch Frage 16).

**28. Was ist wann zu tun?**

- § 2002 Neuberechnung der Produktpreise
- Mai 2003: Kundenbetreuungsoffensive EUROPPASS
- Entscheidung für Pre/Postpay Bezahlung + bei Bezahlung mittels Tankkarte (Postpay-Bezahlung): Sicherstellung der Bonität
- August 2003: möglicher Beginn Road Pricing in D
- Spätestens Herbst 2003: Bestellung der Go-Box
- Spätestens Dezember 2003: Einschulung der Lenker

**29. Werden die Tank- und Kreditkartengesellschaften Zuschläge bei der Abrechnung verrechnen?**

Bei Maestro und Kreditkarten wird kein Zuschlag verrechnet werden. Bei Tankkarten kommt es auf die Gesellschaft an, da diese Mautwerte von ASFINAG eingekauft und wiederverkauft werden.

**30. Wird das Ausweichen auf die Bahn (kombinierter Verkehr, Wagenladungsverkehr) eine Alternative sein?**

Hier sind keine Veränderungen zur jetzigen Situation zu erwarten, da auch die ÖBB mit Einführung des Road Pricing die Preise verlangen werden die am Markt unterzubringen sind.

**31. Welche weiteren Strategien zu Kostenmeidung gibt es?**

Routenoptimierung (möglichste kurze Strecke fahren), kritische Hinterfragung der Transportleistungen, Steigerung der Fahrzeugauslastung, Vermeidung von Leerfahrten.

## ***Maut Ausland,***

### **1. Ab wann gibt es eine Maut in Deutschland?**

Die fahrleistungsabhängige Maut in Deutschland wird aller Voraussicht nach ab August 2003 starten.

Die rechtliche Grundlage für die Einführung einer streckenbezogenen LKW Maut im Jahr 2003 in Deutschland ist das am 12. April 2002 in Kraft getretene Gesetz der Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benützung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen. Betroffen von der deutschen Maut sind schätzungsweise 1,4 Millionen in und ausländischer LKW ab 12 Tonnen Gesamtgewicht.

Der Omnibus ist von der deutschen Maut nicht betroffen.

### **2. Wie hoch ist die Maut in Deutschland?**

Auf der Grundlage wissenschaftlicher Gutachten ist eine durchschnittliche Mauthöhe von 0,15 Euro ermittelt worden; daraus ergeben sich abhängig von Achslast und Emissionsverhalten Mautsätze zwischen 0,10 Euro und 0,17 Euro je Kilometer.

	<b>Schadstoffklassen</b>		
Cent/km	EURO 0-1	EURO II-III	EURO IV-V
Bis 3 Achsen	15	13	10
Mehr als 4 Achsen	17	15	12

### **3. Was kostet die deutsche Onboardunit?**

Voraussichtlich wird der Preis für die deutsche On Board Unit 2000 Euro betragen, wobei dieser auf die zu entrichtende Maut anzurechnen ist.

Da neben der voll elektronischen Abbuchung auch eine manuelle Zahlungsart besteht, ist der Preis für die deutsche On Board Unit nicht ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot.

Der Einbau der Go-Box verursacht keine Kosten, da die Montage von jedem Fahrer selbst auf einfachste Art durchgeführt werden kann.

Die Go-Box wird innen an die Windschutzscheibe geklebt.

Die Höhe von 5 Euro versteht sich inklusive 20 % Umsatzsteuer.

### **4. Gibt es eine OBU-Pflicht in Deutschland?**

Eine OBU-Pflicht wird es jedenfalls nicht geben; sie würde dem EU-Recht widersprechen, dass ausländischen LKW-Fahrern einen diskriminierungsfreien Zugang zum Mautsystem sichern will. Die deutsche On Board Unit muss in einer Werkstatt eingebaut werden.

### **5. Ist die OBU in Deutschland käuflich zu erwerben?**

Die On Board Unit wird nicht gekauft sondern wird dem Fuhrunternehmen gegen einen noch festzulegenden Betrag ausgehändigt werden, „der als Mautguthaben abgefahren werden kann“.

### 6. Wie erfolgt die Verrechnung in Deutschland?

Im LKW wird ebenfalls eine On Board Unit mitgeführt. Diese ist nicht größer als ein Autoradio und verfügt über einen GPS-Empfänger, ein Infrarotmodul, einen Mobilfunksender und einen Speicher in dem fahrzeugspezifische Angaben wie Kraftfahrzeugkennzeichen, Abgasschadensklasse und die Zahl der Achsen sowie die Positionsdaten der deutschen Autobahnen hinterlegt sind. In Kombination mit dem GPS Signal errechnet die On Board Unit aus diesen Angaben während der Fahrt die Autobahngebühren und übermittelt sie per GSM-Funk an einen Buchungscomputer.

### 7. Wer steht hinter dem deutschen Mautsystem?

Mit dem auf den Kilometer genau berechneten Mauttarif soll die bisher erhobene Pauschalgebühr abgelöst werden und Mehreinnahmen von jährlich 2,6 Milliarden Euro erzielt werden. Das TollCollect genannte Verfahren stützt sich auf eine Kombination aus Satellitenordnung (GPS) und GSM-Funk und wird vom Konsortium ETC entwickelt, indem sich die Firmen Daimler Chrysler Service, Deutsche Telekom und der französische Autobahnbetreiber Cofiroute zusammengeschlossen hat.

### 8. Kann die deutsche Onboardunit in Österreich verwendet werden?

Der On Board Unit müsste eine Mikrowell-Schnittstelle eingebaut werden. Dies ist zurzeit nicht geplant. Zu Systemstart wird es daher nicht möglich sein, die Interoperabilität zu gewährleisten.

### 9. Wodurch entscheidet sich das in Deutschland eingeführte Road Pricingssystem von Österreich?

Deutschland:

- Maut erst ab 12 t hzG
- Maut soll schon im August 2003 kommen
- durchschnittliche Mauthöhe 15 Cent/km (geplant)
- nicht kompatibel zu anderen europäischen Mautsystemen
- Deutsche OBU soll €500 bis 2000,- Kosten (Anrechnung auf Maut)
- teurer Einbau
- Duales System mit komplizierter manueller Einbuchung (Zeit-Slots)
- Anrechnung der Maut auf Mineralölsteuer (In- und Ausländer)
- Staffelung nach
  - Achsen und
  - Schadstoffklasse

hzG = höchst zulässiges Gesamtgewicht

### 10. Wird es die „Go-Box“ auch im Ausland geben?

Die Firma EUROPPASS; als Betreiberin des Mautsystems, wird nahe der österreichischen Grenze an Raststätten und Tankstellen 21 Vertriebsstellen einrichten.

### 11. Welche Mautsysteme kommen im Ausland zum Einsatz?

Deutschland	<ul style="list-style-type: none"><li>• Satellitensystem (GSM – GPS) mit OBU (Einbau)</li><li>• Vorausbezahlung an Terminals oder per Handy/Internet</li></ul>
-------------	--

Schweiz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OBU mit DSRC*-System (Einbau)</li> <li>• händische Zahlung an den Grenzen</li> </ul>
Italien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DSRC-System*</li> <li>• händische Zahlung (Mautstationen)</li> </ul>

**12. Welche Mautsysteme kommen in Osteuropa zum Einsatz?  
Systemvergleich Osteuropa:**

Land	System	Zeitraum
Slowakei	Vignette	1 Jahr, 15 Tage, 1 Tag
Tschechien	Vignette	1 Jahr, 1 Monat, 10 Tage, 1 Tag
Ungarn	Vignette	1 Jahr, 1 Monat, 1 Woche

**13. Was sind die durchschnittlich gewichteten Mautsätze?**

In den einzelnen Staaten werden für die Mautsätze Durchschnittssätze berechnet, die sich an der Anzahl der LKWs je Gewichtsklasse, am Mautsatz je Fahrzeugklasse und an der Häufigkeit der Benützung der Autobahnen orientieren.

Der durchschnittliche gewichtete Mautsatz für Österreich beträgt 22 Cent pro Kilometer (Angabe ASFINAG).

**14. Wie hoch sind die durchschnittlich gewichteten Road Pricing-Sätze in Österreich und im Ausland?**

Land	Gewichteter Ø-Satz
Österreich	22 cts/km
Deutschland	15 cts/km
Italien	10 cts/km
Frankreich	15 cts/km
Schweiz	40 cts/km

**15. Ist das österreichische Mautsystem mit dem italienischen ident?**

Das österreichische Maut-System ist de facto eine Weiterentwicklung des italienischen Systems. Es ist das weltweit erste flächendeckende multilane free-flow Mautsystem. Das bedeutet, dass kein Spurwechsel („multilane“) bzw. Reduzieren der Geschwindigkeit oder Anhalten bei Mautstationen („free-flow“) erforderlich ist.

## ***Zahlungsarten, Strafe/Sanktionen***

### **1. Was passiert, wenn der Fahrer vergisst, die „Go-Box“ bei Fahrten mit Anhängern umzustellen?**

Da dann die korrekte Achszahl und der korrekte Tarif nicht eingestellt ist, wird die Fahrt als Schwarzfahrt qualifiziert.

### **2. Wann wird jemand zum Mautpreller?**

„Mautpreller“ wird jemand dann, wenn die-/derjenige wissentlich; ohne Maut zu entrichten das mautpflichtige Straßennetz benützt und nicht binnen fünf Stunden und/oder innerhalb von 70 km Fahrleistung etwas zur Behebung dieses Umstandes unternimmt. „Wissentlich“ verhält sich jemand immer dann, wenn der-/demjenigen auffallen müsste, dass die vorgeschriebene Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde. Das ist unbedingt dann der Fall, wenn die-/derjenige das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne ein Fahrzeuggerät (eine GO-Box) zu erwerben oder die Achszahl nicht ordnungsgemäß eingestellt ist. Das Gesetz sieht eine so genannte Mitwirkungspflicht vor, der Fahrer ist daher verantwortlich, dass die Maut ordnungsgemäß entrichtet wird. Er wird daher auch zum „Mautpreller“, wenn bei einem Prepay-Gerät nicht genügend Mautwerte aufgebucht sind.

### **3. Wer wird Mautpreller bzw. wer haftet?**

Für das nicht korrekte Entrichten der Maut haften Fahrzeuglenker und Fahrzeughalter solidarisch (Solidarhaftung).

### **4. Wie stellt der Fahrzeuglenker fest, dass die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde?**

Anhand folgender Kriterien kann der Fahrzeuglenker erkennen, dass die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wird/wurde:

- § Es wird trotz Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes keine GO-Box mit geführt.
- § Die GO-Box gibt bei der Durchfahrt unter einem Mautportal kein Signal ab.
- § Die Display-Anzeige der GO-Box zeigt eine falsche Achszahl an.
- § Die GO-Box gibt bei Durchfahrt unter einem Mautportal statt einem kurzen akustischen Signal (Maut korrekt entrichtet) vier akustische Signale ab (Transaktion nicht ok/Bezahlung nicht erfolgt).

#### **ANMERKUNG BEI PRE-PAY:**

Falls die GO-Box bei Pre-Pay Bezahlung anstatt einem kurzen akustischen Signal (heißt: „Maut korrekt entrichtet“) zwei kurze Signale bei der Durchfahrt unter einem Mautportal abgibt, geht das Guthaben zur Neige bzw. fällt unter einen Grenzwert.

### **5. Wie werden Mautpreller erfasst?**

Die Erfassung von „Mautprellern“ basiert auf 4 Säulen:

- § Jene LKW und Busse, deren Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde, werden mittels einer auf den Mautportalen angebrachten Kontrolleinrichtung
- § mittels portablen Kontrollgeräten z.B. auf Baustellen

§ durch mobile Einsatzkräfte

§ durch Kontrolle auf den bestehenden Verkehrskontrollplätzen erfasst.

#### **6. Wie werden Mautpreller verfolgt?**

Besonders geschulte Mautaufsichtsorgane werden von den Bezirksverwaltungsbehörden (BVB) bestellt und vereidigt und sind mit der Verfolgung von Mautprellern befasst.

#### **7. Wie werden Mautpreller belangt?**

Mautprellern wird ein Vergleichsangebot gestellt.

#### **8. Was ist ein Vergleichsangebot?**

Das Vergleichsangebot ist eine Aufforderung, Ersatzmaut mit Strafzuschlag in entsprechender Höhe zu entrichten.

#### **9. Wie lange hat ein potentieller Mautpreller Zeit, die Maut nachträglich zu entrichten?**

Ein potentieller Mautpreller hat die Möglichkeit, innerhalb von fünf Stunden und 70 km Fahrtleistung die Maut nachträglich zu entrichten. Nach Ablauf dieser Frist wird der Fahrzeughalter solidarisch mit dem Fahrzeuglenker zum Mautpreller und hat ab dem Zugehen des Vergleichsangebots bis zu zwei Wochen Zeit die Strafe zu entrichten. Sollte die Bezahlung auch innerhalb dieses Zeitraums nicht erfolgen, so wird Anzeige erstattet.

#### **10. Hat ein Fahrzeuglenker immer die Möglichkeit, die Maut nachträglich zu entrichten?**

Nein, falls ein Fahrzeuglenker trotz Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes keine GO-Box erworben hat und somit bewusst keine Maut entrichtet, ist eine nachträgliche Bezahlung nicht möglich. Der Fahrzeuglenker und in Solidarhaftung der Fahrzeughalter sind angehalten, Ersatzmaut inklusive Strafzuschlag zu leisten.

In allen anderen Fällen ist eine nachträgliche Bezahlung binnen fünf Stunden und/oder 70 km Fahrt möglich. Diese Regelung inkludiert auch den Fall, dass ein Fahrzeuglenker/Fahrzeughalter zwar eine GO-Box erworben, aber vergessen hat. Auch in diesem Fall ist eine nachträgliche Bezahlung der Maut möglich.

#### **11. Wie wird gewährleistet, dass Mautpreller nicht durch Grenzübertritt einer Strafe entgehen?**

Ausländische LKW und Busse, die das mautpflichtige Straßennetz ohne korrekte Entrichtung der Maut benutzen, werden durch mobile Enforcement-Einheiten angehalten und den Lenkern (haften solidarisch mit dem Fahrzeughalter) wird ein Vergleichsangebot gestellt. Sollte der Lenker bzw. Halter des Fahrzeugs nicht in der Lage sein, den entsprechenden Betrag zu entrichten, wird das Fahrzeug an der Weiterfahrt gehindert. Sollte die Zahlung binnen 72 Stunden noch immer nicht erfolgt sein, hat die Exekutive das Recht, das Fahrzeug zu beschlagnahmen.

#### **12. Wie hoch sind die Strafen für Mautpreller?**

Gespräche zu diesem Thema sind noch im Gange.

#### **13. Gibt es eine „Schonfrist“ für die erste Zeit nach Inkrafttreten der Maut für LKW und Bus?**

Nein, jeder LKW und Bus über 3,5 Tonnen hzG, der ab Inkrafttreten des Mautsystems das mautpflichtige Straßennetz benutzt und keine GO-Box erworben hat, ist ein Mautpreller. Er hat auch nicht die Möglichkeit, zuerst das mautpflichtige Netz zu benutzen und im Nachhinein eine GO-Box zu erwerben um die Maut nachzuzahlen. Im Falle eines

Vertragsverhältnis und eines Vergessens der GO-Box besteht die Möglichkeit der Nachzahlung.

**14. Wie ist die Bestrafung, wenn der Fahrer auf die Umstellung der Kategorie vergisst?**

Wenn mit zu hoch eingestellter Fahrzeugkategorie gefahren wird: keine Fehlermeldung der GO-Box, keine Refundierung.

Wenn mit zu geringer Fahrzeugkategorie gefahren wird:

keine Fehlermeldung der GO-Box [Fehler ist allerdings an Display-Anzeige klar ersichtlich], Fahrer wird zum Mautpreller und kann bestraft werden. Es besteht eine Mitwirkungspflicht des Fahrers.

**15. Wie verhält es sich mit dem Datenschutz?**

Der Datenschutzlevel ist extrem hoch und entspricht den Richtlinien einer Bank.

**16. Über welche Befugnis verfügen Enforcement-Kräfte?**

Die Befugnis der Mautaufsichtsorgane beschränkt sich auf das Mautsystem betreffende Vergehen. Die Organe sind befugt, Mautpreller anzuhalten und im Falle der Verweigerung der Bezahlung dem LKW oder Bus Klammern anzulegen und an der Weiterfahrt zu hindern. Zu weiterführenden Maßnahmen ist ausschließlich die Exekutive berechtigt.

**17. Welches Ziel wird mit Kontroll-Einrichtungen (Enforcement-Einrichtungen) verfolgt und welche Aufgaben stellen sich?**

Primäres Ziel ist es, einen hohen Befolgungsgrad der Mautpflicht sicher zu stellen. Aus diesem Grund zählen die Identifizierung und Registrierung von Nicht- und Falschzahlern sowie Mautprellern, die Einbringung entgangener Mauteinnahmen sowie die Ahndung von Mautvergehen zu den Hauptaufgaben des Enforcements.

**18. Wie werden Mautpreller daran gehindert, die Grenze zu passieren?**

Neben stationären und portablen Enforcementeinrichtungen, kommen auch mobile Enforcementeinheiten zum Einsatz, um Mautprellerei zu ahnden.

## ***Vertrieb***

### **1. Wird es die „Go-Box“ auch im Ausland geben?**

Die EUROPPASS als Betreiberin des Mautsystems wird nahe der österreichischen Grenze an Raststätten und Tankstellen 21 Vertriebsstellen einrichten.

### **2. Gibt es eine Homepage der Firma EUROPPASS?**

Ja: [www.go-maut.at](http://www.go-maut.at)

### **3. Wann soll mit dem Vertrieb der „Go-Box“ begonnen werden?**

Ab sofort nimm EUROPPASS Vorbestellungen auf. Vier Monate vor Betriebsstart werden planmäßig die ersten Vertriebsstellen eröffnet. Dies bedeutet, je nach Systemstart in Österreich (1.10.2003-1.1.2004), zwischen Juli und September.

### **4. Wo wird die „Go-Box“ vertrieben?**

Ab sofort über die Vertriebsmitarbeiter von EUROPPASS, zukünftig auf Stationen der bestehenden Mautstrecken, auf Raststätten und Tankstellen, via Internet und Call-Center.

### **5. Wie wird die Firma Europass erreichbar sein (bei Reklamationen, Anfragen, Abrechnungsmodalitäten)?**

Die Firma wird ein Call-Center einrichten, dass ab Frühjahr 2003 rund um die Uhr unentgeltlich erreichbar ist. Zur Zeit erreichen Sie EUROPPASS unter der Internetadresse oder per Email über [info@go-maut.at](mailto:info@go-maut.at).

### **6. Werden die Tank- und Kreditkartengesellschaften Zuschläge bei der Abrechnung verrechnen?**

Bei Maestro und Kreditkarten wird kein Zuschlag verrechnet werden. Bei Tankkarten kommt es auf die Gesellschaft an, da diese Mautwerte beim Betreiber einkaufen und wiederverkaufen.

### **7. Wer fakturiert die fälligen Beträge?**

Bei Bezahlung mit Kredit- oder Maestrokarte fakturiert die Firma EUROPPASS in Namen von ASFINAG, bei Bezahlung via Tankkarte kommt die Rechnung von der jeweiligen Tankkartenfirma.

### **8. Was ist wann zu tun?**

- § 2002 Neuberechnung der Produktpreise
- Mai 2003: Kundenbetreuungsoffensive EUROPPASS
  - Entscheidung für Pre/Postpay Bezahlung + bei Bezahlung mittels Tankkarte (Postpay-Bezahlung): Sicherstellung der Bonität
  - August 2003: möglicher Beginn Road Pricing in D
  - Spätestens Herbst 2003: Bestellung der Go-Box
  - Spätestens Dezember 2003: Einschulung der Lenker

### **8. Gibt es im Internet zusätzlich Information?**

[www.wko.at/wien](http://www.wko.at/wien)

[www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

[www.go-maut.at](http://www.go-maut.at)

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

<http://www.bmwbw.de/LKW-Maut-.720.htm>

### **9. Wird es Informationsveranstaltungen bzw. Schulungen geben?**

Sowohl die Interessensvertretung als auch die Firma EUROPPASS planen Informationsveranstaltungen für Unternehmer aber auch Schulungen für Lenker hinsichtlich der Anwendung der Go-Box.

### **10. Was machen die Firmen Autostrade und EUROPPASS?**

**EUROPPASS LKW-Mautsystem GmbH** ist mit der Planung, der Realisierung und dem Betrieb des weltweit ersten flächendeckenden multilane free-flow Mautsystems in Österreich betraut. Die Länge des Autobahnnetzwerkes beträgt ca. 2.000 Kilometer. EUROPPASS ist ein österreichisches Unternehmen, das fast 100% aller mit diesem Projekt verbundenen Aufträge an österreichische Unternehmen vergeben hat. Die Wertschöpfung bleibt fast ausschließlich in Österreich.

EUROPPASS wurde in einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren als Gewinner ermittelt und ist seit der Vertragsunterzeichnung am 25. Juni 2002 Auftragnehmer der ASFINAG.

**AUTOSTRADA S.p.A.** betreut 61 Prozent des italienischen Autobahnnetzes (3100 km mautpflichtiger Straßen) und somit 56 Prozent des mautpflichtigen italienischen Autobahnnetzes. Autostrade ist Europas größter Mautbetreiber.

### **11. Was ist mit der österreichischen Wertschöpfung – Autostrade ist doch eine italienische Firma?**

Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf etwa 750 Millionen Euro in 10 Jahren – dies ist eines der größten Betreiberprojekte in Österreich seit Jahrzehnten.

EUROPPASS LKW-Mautsystem GmbH, die Tochter der Autostrade S.p.A. in Rom, vergibt die Aufträge zur Errichtung und Wartung des Mautsystems zu fast 100% an österreichische Firmen. Somit bleibt die volle Wertschöpfung in Österreich und Arbeitsplätze werden gesichert und geschaffen.