

# ASFINAG FAQs

FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR  
EU-WEGEKOSTEN-RICHTLINIE AUS DEN WEBINAREN



Dieses Dokument stellt eine Zusammenfassung der gestellten Fragen in den Webinaren zur EU-Wegekosten-Richtlinie dar.

**Fragen und Antworten**

<b>Definitionen</b>	
Anfangs gab es eine Info bezüglich keiner Begrenzung für Transit - was heißt das genau?	<i>Es handelt sich darum, dass die 1-Tages-Vignette gemäß EU-Wegekostenrichtlinie für den Transitverkehr begrenzt werden könnte. Diese Möglichkeit wird aber nicht umgesetzt. Jede:r kann eine 1-Tages-Vignette erwerben.</i>
Definition Regionalverkehr und Fernverkehr	<i>Bei den Fahrzeuguntergruppen wird nach Achs- bzw. Chassiskonfiguration bzw. Einsatzprofil eines Fahrzeuges differenziert. UD (urban delivery= Stadtverkehr), RD (regional delivery= Verteilerverkehr/ regionaler Verkehr) oder LH (long haul= Fernverkehr) stehen für die Einsatzprofile von Fahrzeugen. Diese Angabe ist im CIF Dokument im Feld 1.1.5.A vermerkt und ist eine der 3 erforderlichen Angaben für die Feststellung der CO2-Emissionsklasse eines Fahrzeuges.</i>
<b>Tarife</b>	
Wann werden die aktuellen Mautpreise inkl. der CO2 Zuschläge veröffentlicht?	<i>Bereits veröffentlicht auf Website</i>
Wie sehen die Kosten/km für die einzelnen Fahrzeugemissionsklassen aus?	<i>s. Mauttarife auf der Website</i>
Wie hoch wird die Differenz zwischen Kat 1 und 5 in der Bepreisung ausfallen?	<i>Bei der CO2-Emissionsklasse 5 wird gemäß EU-Wegekostenrichtlinie grundsätzlich eine Ermäßigung von 75% berücksichtigt.</i>
Werden die kommenden Mauttarifverordnungen ab 2024 dann zeitlich früher veröffentlicht? Bis dato erfolgte dies immer sehr spät im Jahr.	<i>kann man nicht sagen</i>
<b>Kostensteigerungen</b>	
Wie hoch sind die Kostensteigerungen durch die CO2 Bepreisung pro Klasse und Kategorie? Gibt es dafür eine Unterlage?	<i>2024 wird die LKW-Maut für den größten Teil der Fahrzeuge um etwa +7,4 Prozent angepasst.</i>
wie hoch wird die Maut steigen 2024 (durchschnittlich)?	

<b>Dokumente und Grundlagen</b>	
wie errechnet sich die zulässige Gesamtmasse??	<i>Die tzGM ist im Zulassungsschein im Feld F.1 zu finden, während das hzG im Feld F.2 zu vermerkt ist.</i>
wie komme ich zu dem CIF-Dokument? es gibt Hersteller, die solche nicht anbieten"	<i>Die Hersteller Daimler, DAF, Iveco Magirus, Iveco Spa, Ford Otomotiv Sanayi, MAN, Renault, Volvo und Scania sollten seit 2019 das CIF Dokument ausstellen. Der CoC Dokument könnte auch ausreichend sein.</i>
Wie wird die Klassifizierung überprüft?	<i>Manuell durch die Asfinag</i>
Wie hoch ist die Strafe (Ersatzmaut) für ein Fahrzeug welches falsch Klassifiziert wurde.	<i>240 EUR</i>
<b>Fragen zum Prozess</b>	
Ist diese Besserstellung auch rückwirkend möglich? bzw. bis wann sollte ich meine Prüfung abgeschlossen haben und Dokumente	<i>Die CO2-Emissionsklasse bzw. die tarifrelevanten Merkmale generell werden auf Kundenwunsch gespeichert. Wurde nicht die richtige CO2- bzw. EURO-Emissionsklasse hinterlegt, ist keine Rückerstattung der zu viel bezahlten maut möglich. Die Verrechnung mit dem jeweiligen Tarif gilt ab dem Zeitpunkt der Hinterlegung der relevanten Angaben im System.</i>  <i>Bei bestehenden Anmeldungen wird standardmäßig die CO2-Emissionsklasse 1 hinterlegt. Sollte das Fahrzeug eine bessere CO2-Emissionsklasse als 1 haben, muss diese für die korrekte Verrechnung ab 1.1.2024 bis 31.12.2023 nachgewiesen werden.</i>
Was genau muss ich jetzt als Erstes machen? Bzw. wo fange ich an? Überprüfung aller Fahrzeuge mit dem Co2-Rechner? Haben ca. 40 LKWs im Betrieb, verwenden eine DKV-Box zur Abrechnung der Maut."	<i>1. Fahrzeugart &amp; Erstzulassungsdatum prüfen: Bus, Wohnmobil, Spezialfahrzeug (mehr als 4 Achsen) --&gt; CO2 Klasse 1, kein CO2-Nachweis erforderlich 2. Bei Fahrzeuguntergruppen 4,5,9,10: Erstzulassungsdatum vor 1.7.2019: CO2-Klasse 1. Erstzulassungsdatum ab 1.7.2019: CO2-Rechner, ab CO2 Klasse 2 -&gt; DKV kontaktieren (ANMERKUNG: ist EETS-Kunde)</i>

<p>Wir haben ca. 100 Fahrzeuge, muss für jedes Fahrzeug einzeln eine Gruppenbestimmung durchgeführt werden? "</p>	<p><i>Ja.</i></p>
<p>Wohin müssen die Nachweise geschickt werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E-Mail: <a href="mailto:euroclass@asfinag.at">euroclass@asfinag.at</a></li> <li>- Upload im SelfCare-Portal</li> <li>- Upload beim CO2-Rechner</li> <li>- Scanfunktion der ASFINAG-App</li> <li>- Fax: +43 50108-912 913</li> <li>- Post:</li> </ul> <p><i>ASFINAG Maut Service GmbH ASFINAG Service Center / EURO-Emissionsklassen Alpenstraße 99 5020 Salzburg ÖSTERREICH</i></p>
<p>Müssen die Werte der tzGM in den Stammdaten eingepflegt werden wie bei Toll Collect?</p>	<p><i>tzGm wird bei uns nicht hinterlegt</i></p>
<p>Muss ich von allen LKW ab 7.2019 die Daten hochladen? oder nur wenn die Klasse 2 haben?</p>	<p><i>Bezüglich der CO2 Emissionsklasse besteht Nachweispflicht erst ab der Klasse 2. Bei der CO2-Emissionsklasse 1 erfolgt eine weitere Differenzierung bei den Tarifen nach EURO-Emissionsklassen. Ab EURO 4 besteht Nachweispflicht. Wenn die EURO-Emissionsklasse bereits nachgewiesen wurde, besteht kein Handlungsbedarf (sofern CO2-Emissionsklasse 1).</i></p>
<p>warum werden die daten nicht automatisch per Fahrgestellnummer und den Zulassungsdatenbanken in ihr System übermittelt.</p>	<p><i>Die ASFINAG hat keinen Zugang auf die Zulassungsdatenbank</i></p>

<b>Fahrzeuggruppen und Klassifizierung</b>	
<p>Die Fahrzeuggruppe ""sonstige Fahrzeuge"" hat keine Chance auf Besserstellung? Stimmt das?"</p>	<p><i>Derzeit liegen für Fahrzeuge aus dieser Gruppe keine CO2-Emissions Bezugswerte vor.</i></p>
<p>Aktuell werden Fahrzeuge 4x2 und 6x2 SZM und Fahrgestell der CO2 Bemastung unterzogen. Ab wann wird dies erweitert auf 6x4, 6x6 8x4 usw. Fahrzeuge?"</p>	<p><i>Derzeit liegen für Fahrzeuge aus dieser Gruppe keine CO2-Emissions Bezugswerte vor.</i></p>
<p>Spezifische CO2 Emissionswerte werden ab Fahrzeugauslieferung durch den Fahrzeughersteller ausgegeben. Sollte das Fahrzeug bei Fahrzeugauslieferung CO2 besser ausgeliefert werden und im Nachgang stark CO2 verschlechternde Umbauten durchgeführt werden, kann dies im Nachhinein gemessen bzw. muss hier evtl. nachbezahlt werden aufgrund einer Verschlechterung der CO2 Klasse?"</p>	<p><i>Für die Zuordnung der CO2-Emissionsklasse wird der Eintrag im CIF bzw. CoC-Dokument herangezogen. Etwaige Verschlechterungen bedingt durch Umbauten müssten Einzug in genannte Dokumente nach sich ziehen.</i></p>
<p>Eine Sattelzugmaschine &gt;265KW ohne Bett kommt in Klasse 3. Mit Bett in Klasse 1. Warum?</p>	<p><i>Weil anderes Einsatzprofil (long haul) und andere Grenzwerte</i></p>
<p>Hat der Liegeplatz im Fahrerhaus einen Einfluss auf die Mauthöhe bzw. auf die Klassifizierung?</p>	<p><i>Liegeplatz und Nennleistung der Fahrzeuggruppen 4,5,9 und 10 bestimmen das Anwendungsprofil und bilden somit die Fahrzeuguntergruppe. Für jede Fahrzeuguntergruppe gibt es unterschiedliche CO2-Emissions Bezugswerte. Bezugnehmend auf Ihre Frage: Ja der Liegeplatz im Fahrerhaus spielt in den meisten Fällen eine Rolle</i></p>
<p>Wir haben einige 3-Achser innerhalb Österreichs für Futtermittel im Einsatz. Diese haben eine Schlafkabine, auch wenn diese nicht immer benutzt wird. Sie werden daher als LH klassifiziert. Ohne Schlafkabine wären sie Kategorie drei laut Rechner. Gibt es eine Möglichkeit mit einem Nachweis oder dergleichen dies zu berücksichtigen? Vielen Dank</p>	<p><i>Ausschlaggebend ist das, was tatsächlich im CIF/ CoC Dokument steht.</i></p>
<p>habe einen LKW im August neu angemeldet der ist Klasse 1, kann das richtig sein?"</p>	<p><i>Das kann richtig sein. Wichtig sind 3 Werte: Datum der Erstzulassung, Fahrzeuguntergruppe und spezifische CO2</i></p>

	<i>Emissionen. Am besten berechnet man die CO2-Emissionsklasse im CO2 Rechner.</i>
Fallen auch Elektrofahrzeuge, welche durch ihre alternative Antriebstechnologie mit 4.25t HZGG auch noch mit B-Führerschein gefahren werden dürfen in die Go-Box Pflicht"	<i>Ausschlaggebend ist die technisch zulässige Gesamtmasse bzw. wenn ein Fahrzeug vor dem 1.12.2023 erstmalig zugelassen und vor diesem Datum auf max. 3,5 t hzG abgelastet wird, dann für dieses Fahrzeug bis 31.1.2029 die Vignetten- bzw. Streckenmautpflicht. Ab Erstzulassungs- und Ablastungsdatum 1.12.2023 sind die betroffenen Fahrzeuge GO-Maut-pflichtig.</i>
<b>Diverses</b>	
Welche Neuigkeiten gibt es bzgl. Ausbau der Ladeinfrastruktur für E LKWS	<i>Dazu wurde folgende Info gefunden: Auch der Schwerverkehr muss die Transformation zur Klimaneutralität schaffen. Im Gegensatz zur Pkw-Entwicklung liegen die Lkw aber rund zehn Jahre zurück. Warum ist das so? Der Hauptgrund liegt sicher in der Unsicherheit der Technologie-Entwicklung. Während bei Pkw der Pfad Richtung batterieelektrischer Systeme rasch erkennbar war, gibt es bei den Lkw verschiedene Technologien die parallel entwickelt werden:  Lkw mit Wasserstoff-Technologie Lkw mit Batterien Lkw mit Stromabnehmern Alle diese Technologien haben Vor- und Nachteile, und es ist derzeit nicht absehbar, ob es zukünftig nur eine maßgebliche Technologie geben wird, oder ob sich mehrere Technologien parallel durchsetzen werden. Was wir aber schon heute wissen: Es wird in den nächsten Jahren die Serienproduktion von Batterie-Lkw und auch Wasserstoff-Lkw starten. Und wir bei der ASFINAG werden die notwendige Infrastruktur bereitstellen.</i>
Wird jemals eine Mautbefreiung für historische LKW angestrebt? Vorbild Deutschland	<i>Nicht bekannt bzw. eine Mautbefreiung würde dem Verursacherprinzip widersprechen.</i>