OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen:
LVwG-400172/29/MS

Datum:
Linz, 31. Jänner 2017

I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat durch seine Richterin Mag. Dr. Süß über die Beschwerde von Herrn E M, vertreten durch Dr. W Sch Rechtsanwalt GmbH, G, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16. März 2016, GZ. VerkR96-26044-2015, wegen der Verwaltungsübertretung gemäß §§ 6, 7 Abs. 1, 8 Abs. 2 und 20 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz, nach Abhaltung einer öffentlich mündlichen Verhandlung am 22. September 2016

zu Recht e r k a n n t :

I. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde stattgegeben, das bekämpfte Straferkenntnis behoben und das Strafverfahren eingestellt.

II. Gemäß § 52 Abs. 8 und 9 VwGVG hat der Beschwerdeführer keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens und keinen Betrag zu den Kosten des Verfahrens vor der belangten Behörde zu leisten.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (im Folgenden: belangte Behörde) vom 16. März 2016, GZ: VerkR96-26044-2015, wurde über Herrn E M (im Folgenden: Beschwerdeführer) wegen der Verwaltungsübertretung gemäß §§ 6, 7 Abs. 1, 8 Abs. 2 und 20 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG) eine Geldstrafe von 150 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 16 Stunden) verhängt, da dieser am 14. Oktober 2015, um 20.21 Uhr das Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dem Sattelzugfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen M und einem höchstens zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen – sohin ein mehrspuriges Kraftfahrzeug, auf der A8 Innkreis Autobahn auf der Richtungsfahrbahn Staatsgrenze bei km 37.400 in der Gemeinde Weibern – gelenkt hat, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass keine Mautabbuchungen stattgefunden haben. Eine Einhaltung der gesetzlichen Mitwirkungspflicht, die in der Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes besteht, fand nicht statt.

Begründend führt die belangte Behörde Folgendes aus:
„Aufgrund einer Anzeige der ASFINAG vom 23. Oktober 2015 zu GZ: 0000000000006554954, wurde über Sie mit Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 29. Oktober 2015, zu VerkR96-26045-2015, wegen Übertretung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG 2002) eine Geldstrafe von 300,00 Euro, im Nichteinbringungsfall eine Ersatzfreiheitsstrafe von 33 Stunden, verhängt.

Dagegen haben Sie - durch Ihre Rechtsvertretung - mit Schreiben vom 12. November 2015 fristgerecht Einspruch erhoben und ersuchten um Übersendung einer Aktenkopie.

Mit unserem Schreiben vom 17. November 2015 wurde Ihnen Gelegenheit gegeben, sich zu der Ihnen zur Last gelegten Verwaltungsübertretung zu rechtfertigen und wurden Sie zeitgleich aufgefordert, Ihre Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse bekannt zu geben.

Mit Ihrem Schreiben - durch Ihre Rechtsvertretung - vom 2. Dezember 2015 brachten Sie im Wesentlichen vor, dass Sie die Ihnen vorgeworfene Verwaltungsübertretung bestreiten. Tatsache ist, dass Sie die GO-Box den Vorschriften entsprechend montiert haben und diese auch funktionstüchtig war. Sie haben sich sowohl vor Fahrantritt, als auch nach der Fahrt von der Funktionstüchtigkeit des Gerätes überzeugt. Außerdem ist es sehr wohl zu Abbuchungen gekommen. Sollte es tatsächlich in einigen Abschnitten zu keinen Abbuchungen gekommen sein, kann die Ursache auch an fehlerhaften bzw. defekten Mautbalken oder anderen Umwelteinflüssen bzw. technischen Störungen der Mautanlage liegen. Eine Verpflichtung zur Überprüfung sämtlicher Signaltonabgaben der

GO-Box während der Fahrt ist hingegen nicht gesetzlich festgelegt, was im Übrigen auch zu einer unzulässigen Ablenkung der jeweiligen Fahrer führen würde.

Aufgrund Ihres Einspruches wurde die ASFINAG um Stellungnahme ersucht und teilte diese neben rechtlichen Hinweisen mit, dass im tatgegenständlichen Fall zum Tatzeitpunkt das mautpflichtige Autobahnnetz mit einer „toten GO-Box" (defekte GO-Box) befahren wurde, sodass keine Maut abgebucht werden konnte. Für die ordnungsgemäße Abbuchung der Maut ist der Fahrzeuglenker verantwortlich.
Bei der Betretung am 21. Oktober 2015 wurde von den Mautaufsichtsorganen festgestellt, dass es sich um eine sogenannte „tote GO-Box" (defekte GO-Box) handelt. Wie diese Bezeichnung ausdrücken soll, kann eine „tote GO-Box" weder Signaltöne abgeben, noch Maut abbuchen. Anhand des übermittelten Funktionalitätsnachweises des gegenständlichen Mautportals kann eine Störung oder ein Defekt gänzlich ausgeschlossen werden.

Vom Ergebnis unserer Beweisaufnahme wurden Sie am 17. Dezember 2015 verständigt und wurden Sie zeitgleich aufgefordert, Ihre Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse bekannt zu geben.

In Ihrem Schreiben - durch Ihre Rechtsvertretung - vom 18. Jänner 2016 wiederholten Sie im Wesentlichen die Angaben in Ihrem Einspruch bzw. in Ihrer Rechtfertigung vom 2. Dezember 2015 und brachten ergänzend vor, dass Sie ausdrücklich bestreiten, dass es zu keinerlei Abbuchungen gekommen sei.
Aufgrund Ihrer Angaben im Schreiben - durch Ihre Rechtsvertretung - vom 18. Jänner 2016 wurde die ASFINAG neuerlich um Stellungnahme ersucht und teilte diese mit, dass aufgrund der vorliegenden Einzelleistungsnachweise für den Monat Oktober 2015 die letzte Mautabbuchung am 8. Oktober 2015 um 15 Uhr 10 stattgefunden hat. Auf den Fahrten zwischen dem 12. Oktober 2015 und dem 21. Oktober 2015 wurde für keinen Mautabschnitt die Maut entrichtet. Am 21. Oktober 2015 wurde an der Vertriebsstelle St. Pölten Süd eine neue GO-Box erworben, welche seit dem 22. Oktober 2015 zur Mautentrichtung genutzt wird und seit diesem Zeitpunkt kam es zu keiner weiteren Übertretung.

Vom Ergebnis unserer neuerlichen Beweisaufnahme wurden Sie am 25. Februar 2016 verständigt und wurden Sie zeitgleich aufgefordert, Ihre Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse bekannt zu geben.

In Ihrem Schreiben - durch Ihre Rechtsvertretung - vom 10. März 2016 wiederholten Sie im Wesentlichen die Angaben in Ihrem Einspruch bzw. in Ihrer Rechtfertigung vom 2. Dezember 2015 und in Ihrer Stellungnahme vom 18. Jänner 2016.

Die Behörde geht von folgendem Sachverhalt aus:
Sie haben als Lenker des mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und dem behördlichen Kennzeichen M am 14. Oktober 2015 um 20.21 Uhr den LKW auf der mautpflichtigen Innkreisautobahn A8, bei km 37.400, Gemeinde Weibern, in Fahrtrichtung Staatsgrenze Suben gelenkt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben. Es wurde festgestellt, dass keine Mautabbuchungen stattgefunden haben. Eine Einhaltung der

gesetzlichen Mitwirkungspflicht, die in der Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes besteht, fand nicht statt.

Beweiswürdigung:
Aus den vorgelegten Einzelleistungsnachweisen ist eindeutig ersichtlich, dass es am Tattag zu keinerlei Mautabbuchungen gekommen ist und somit die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde. Aufgrund des vorliegenden Funktionalitätsnachweises kann eine Störung oder ein Defekt des gegenständlichen Mautportals gänzlich ausgeschlossen werden.

Das durchgeführte Beweisverfahren hat ergeben, dass Sie die Ihnen zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen aus objektiver Sicht verwirklicht haben und es sind auch keine Umstände hervor gekommen, welche Sie im Bereich der subjektiven Tatseite (§ 5 VStG) entlasten würden.

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hat der Rechtsmittelwerber initiativ alles darzulegen, was für eine Entlastung spricht. Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachenvorbringen und durch die Beibringung von Beweismitteln oder die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen für die "Glaubhaftmachung" nicht aus.

Aus Ihrem Vorbringen ließen sich keine Hinweise auf ein mangelndes Verschulden gewinnen.

Rechtliche Beurteilung:
Gemäß § 49 Abs. 2 VStG ist das ordentliche Verfahren einzuleiten, wenn der Einspruch rechtzeitig eingebracht wird. Der Einspruch gilt als Rechtfertigung im Sinne des § 40 VStG.

Gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG 2002) unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut.

Gemäß § 7 Abs. 1 BStMG ist die Maut durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten.

Gemäß § 8 Abs. 1 BStMG haben Lenker, soweit sie nicht von anderen in der Mautordnung vorgesehenen Formen der Mautentrichtung Gebrauch machen, vor der Benützung von Mautstrecken ihr Fahrzeug mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten.

Gemäß § 8 Abs. 2 BStMG haben sich Lenker bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung zu einer Tarifgruppe gemäß § 9 Abs. 5 und 6 ermöglichen.

Gemäß Punkt 8.1 der Mautordnung ist die GO-Box ausschließlich in dem mit dem angemeldeten Kraftfahrzeugkennzeichen zugelassenen mautpflichtigen Kraftfahrzeug dauerhaft wie folgt zu montieren:

- Die GO-Box ist an der Innenseite der Windschutzscheibe zwischen Fahrzeugmitte und Lenkradmitte anzubringen.
- Die Anbringung hat in jenem Bereich der Windschutzscheibe, der vom Scheibenwischer gereinigt wird, derart zu erfolgen, dass die Bedientaste der GO-Box in das Fahrzeuginnere gerichtet ist.
- Die GO-Box ist mindestens 10 cm oberhalb des Scheibenwischers in Ruhestellung und mindestens 30 cm unterhalb der Windschutzscheibenoberkante zu montieren.
- Durch die Montage der GO-Box darf keine Einschränkung des Sichtfeldes während der Fahrt erfolgen.
- Ferner ist der Montagebereich der GO-Box auf der Windschutzscheibe von Gegenständen und Fahrzeugaufbauten (z.B. Sonnenblenden) im Umkreis von 10 cm freizuhalten.
- Die Montage der GO-Box darf auch nicht im Tönungsstreifen erfolgen.
- Der Kraftfahrzeuglenker hat überdies von der GO-Box alle Gegenstände fern zu halten, die zu einer Beeinflussung der Bedientaste führen könnten.

Eine andere Anbringung der GO-Box im Einzelfall ist nur nach individueller schriftlicher Zustimmung der ASFINAG Maut Service GmbH zulässig.

Nach Punkt 8.2.4.2. der Mautordnung hat sich der Kraftfahrzeuglenker vor dem Befahren des mautpflichtigen Straßennetzes über die technische Funktionstüchtigkeit der GO-Box durch einmaliges Drücken (kürzer als zwei Sekunden) der Bedientaste zu vergewissern (Statusabfrage). Die Statusabfrage dient ausschließlich der Überprüfung der technischen Funktionstüchtigkeit der GO-Box. Mittels der Leuchtanzeige im Zuge der Statusabfrage wird der Kraftfahrzeuglenker jedoch nicht über einen etwaig bestehenden Sperrgrund der GO-Box informiert, zumal die Entrichtung bzw. Nichtentrichtung der Maut dem Kraftfahrzeuglenker ausschließlich durch die unterschiedlichen Signaltöne der GO-Box zur Kenntnis gebracht werden.
Diese Überprüfungspflicht umfasst jedenfalls auch die korrekte Deklarierung und Einstellung der Kategorie gemäß Punkt 8.2.2.

Punkt 8.2.2 der Mautordnung besagt, dass bei Ausgabe der GO-Box eine Basiskategorie entsprechend der vorhandenen Achsenzahl des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges eingestellt wird (die Basiskategorie stellt die Untergrenze für eine manuelle Umstellung durch den Nutzer dar). Der Kraftfahrzeuglenker hat vor jedem Fahrantritt die Kategorie entsprechend Punkt 8.2.4.2. zu überprüfen.

Gemäß Punkt 8.2.4.3.1 der Mautordnung gelten folgende Signale als Information für den jeweiligen Nutzer:
Ein kurzer Signalton: die Mautentrichtung wird auf Basis der eingestellten Kategorie und der in der GO-Box gespeicherten EURO-Emissionsklasse bestätigt.
Zwei kurze Signaltöne; die Mautentrichtung wird zwar auf Basis der eingestellten Kategorie und der in der GO-Box gespeicherten EURO-Emissionsklasse bestätigt, dessen ungeachtet ist es jedoch notwendig, unverzüglich die nächst mögliche GO-Vertriebsstelle aufzusuchen. Das Nichtbeachten dieser Aufforderung kann automatisch zu einer GO-Box Sperre führen (siehe Punkt 8.2.4.3.2).

Dieses Informationssignal ertönt daher insbesondere in folgenden Fällen:

- das Mautguthaben (nur im Pre-Pay Verfahren) ist unter den Grenzwert in Höhe 30,00 Euro gefallen (der Kunde hat für eine rechtzeitige Aufbuchung von Mautwerten zu sorgen);
- das Mautguthaben verfällt innerhalb der nächsten zwei Monate (nur im Pre-Pay Verfahren);
- die Gültigkeitsdauer der GO-Box läuft innerhalb der nächsten zwei Monate ab;
- es ist eine Änderung der auf der GO-Box gespeicherten Daten erforderlich oder
- der Kunde wird zum Austausch der GO-Box aufgefordert.

Gemäß Punkt 8.2.4.3.2 der Mautordnung ist vom Kraftfahrzeuglenker das akustische Signal zu beachten:
Vier kurze Signaltöne: es hat keine Mautentrichtung stattgefunden. Dieses Signal ertönt daher insbesondere in folgenden Fällen:

- vom Kunden wurden die Bestimmungen der Mautordnung Teil B nicht beachtet;
- die GO-Box wurde aufgrund Rückrufes zum Austausch gesperrt;
- bei technischen Mängeln bzw. festgestellten Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Mauteinhebung oder
- bei Hinterlegung der falschen EURO-Emissionsklasse.

In diesem Fall hat der Kraftfahrzeuglenker seiner Nachzahlungsverpflichtung im Sinne von Punkt 7.1 im vollen Umfang nachzukommen, andernfalls wird der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht.

Gemäß Punkt 7.1 der Mautordnung besteht für ordnungsgemäß zum Mautsystem und mit einem zugelassenen Fahrzeuggerät ausgestattete Kraftfahrzeuge die Möglichkeit der Nachzahlung der Maut im Falle einer Nicht- oder Teilentrichtung der geschuldeten Maut, die auf ein technisches Gebrechen des zugelassenen Fahrzeuggerätes oder des Mautsystems, auf einen zu niedrigen Pre-Pay-Kontostand, ein gesperrtes Zahlungsmittel oder die Verwendung einer falschen (zu niedrigen) Kategorie zurückzuführen ist; dies jedoch ausnahmslos nur wenn alle in der Mautordnung näher definierten Bedingungen erfüllt werden.

Gemäß § 20 Abs. 2 BStMG (Mautprellerei) begehen Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafen von 300 Euro bis zu 3000 Euro zu bestrafen.

Die Bestimmungen über die Benützung der Mautstrecken werden in der Mautordnung im Sinne des BStMG 2002 festgelegt.

Es wird angeführt, dass in den gesetzlichen Bestimmungen eine Mitwirkungspflicht des Fahrers verankert ist. Der Lenker ist verpflichtet, sich vor Befahren einer mautpflichtigen Strecke mit den rechtlichen und faktischen Voraussetzungen der legalen Benützung mautpflichtiger Straßen auf geeignete Weise vertraut zu machen. Für die Einhaltung der Mautordnung und des Bundesstraßenmautgesetzes ist in erster Linie der Lenker verantwortlich und dieser hat die Verwaltungsübertretung zu verantworten sowie für die reibungslose Abwicklung der Mautzahlungen zu sorgen.

Zur Strafbemessung wird Folgendes ausgeführt:
Gemäß § 19 Abs. 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß § 19 Abs. 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Nach § 20 VStG kann die Mindeststrafe bei beträchtlichem Überwiegen der Milderungs- über die Erschwerungsgründe bis zur Hälfte unterschritten werden. Bei der Beurteilung der Frage des "beträchtlichen Überwiegens der Milderungsgründe" kommt es nicht auf die Zahl, sondern das Gewicht und die Bedeutung im Zusammenhang mit dem Sachverhalt an (vgl. VwGH 27.02.1992, 92/01/0095).

Es wird angeführt, dass unter Berücksichtigung des gesetzlich möglichen Strafrahmens (300 Euro bis 3000 Euro), es sich bei der verhängten Strafe um die Hälfte der im Gesetz festgelegten Mindeststrafe handelt und diese Strafe auch das erforderliche Maß dessen darstellt, um Sie in Zukunft von ähnlichen oder gleichartigen Übertretungen abzuhalten.

Die verhängte Ersatzfreiheitsstrafe wurde im gesetzlich vorgegebenen Strafrahmen entsprechend der verhängten Strafe angepasst.

Die Herabsetzung der Geldstrafe erscheint trotz eindeutiger Deliktsbegehung (Mautprellerei) gerechtfertigt, da Sie noch ein weiteres Verwaltungsstrafverfahren bei uns anhängig haben und ebenfalls eine Geldstrafe bezahlen müssen. Als Milderungsgrund wurde auch Ihre bisherige verwaltungsstrafbehördliche Unbescholtenheit gewertet. Erschwernisgründe konnten nicht erkannt werden.

Die Tat bleibt aber nicht so weit hinter dem deliktstypischen Unrechts- und Schuldgehalt zurück, dass eine Anwendung des § 45 Abs. 1 VStG gerechtfertigt wäre. Ihr Verschulden an der gegenständlichen Übertretung kann keinesfalls als geringfügig angesehen werden, da weder hervorgekommen noch aufgrund der Tatumstände anzunehmen ist, dass die Vermeidung der gegenständlichen Übertretung eine besondere Aufmerksamkeit erfordert hat, oder dass die Verwirklichung des Tatbestandes nur schwer hätte vermieden werden können. Insbesondere ist das Verschulden als nicht geringfügig anzusehen, da die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut die zentrale Lenkerpflicht darstellt.

Der Beitrag zu den Kosten des Verfahrens in Höhe von 10 % ist in der im Spruch angeführten gesetzlichen Bestimmung begründet. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.“

Gegen dieses Straferkenntnis, das dem Beschwerdeführer zu Handen seines rechtsfreundlichen Vertreters am 22. März 2016 zugestellt worden ist, hat dieser

mit Eingaben vom 18. April 2016, eingelangt bei der belangten Behörde mit Fax selben Datums, rechtzeitig Beschwerde erhoben.

Begründend wird ausgeführt:
„Das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16.03.2016 zur GZ: VerkR96-26044-2015 wird seinem gesamten Inhalt und Umfang nach angefochten.

Als Beschwerdegründe werden insbesondere unrichtige und unvollständige Tatsachenfeststellungen, erhebliche Verfahrensmängel, unrichtige Beweiswürdigung sowie unrichtige rechtliche Beurteilung und Feststellungsmängel aufgrund unrichtiger rechtlicher Beurteilung geltend gemacht, sodass das Straferkenntnis insgesamt an Rechtwidrigkeit leidet.

Das angefochtene Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16.03.2016 zur GZ: VerkR96-26044-2015 ist sohin rechtswidrig und wird der nunmehrige Beschwerdeführer in seinen Rechten verletzt.

Im Übrigen sind die erstbehördlichen Feststellungen bereits zum objektiven Tatbestand unrichtig und ist die Erstbehörde diesbezüglich ihrer amtswegig gebotenen Wahrheits-erforschungspflicht zum objektiven Tatbestand insgesamt nicht nachgekommen.

Die Erstbehörde stellt völlig unrichtig fest, dass der Beschwerdeführer am 14.10.2015 (15.10.2015) um 20:21 (18:39) Uhr das Sattelzugfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen M und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 18.000 kg - sohin ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mehr als 3.500 kg höchsten zulässigen Gesamtgewicht auf der A8 Innkreis Autobahn auf der Richtungsfahrbahn Staatsgrenze Suben bei Autobahnkm 37.400 im Gebiet der Gemeinde Weibern gelenkt habe, wobei festgestellt worden sei, dass keine Mautabbuchungen stattgefunden hätten und eine Einhaltung der gesetzlichen Mitwirkungspflicht, die in der Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes besteht, nicht stattgefunden habe.

Derartige Behauptungen werden gegenüber dem Beschwerdeführer jedoch völlig unbegründet aufgestellt und sind in keinster Weise objektiv unter Beweis gestellt.

Aufgabe der Erstbehörde wäre jedoch gewesen, die angebliche Verwaltungsübertretung objektiv und eindeutig unter Beweis zu stellen, was jedoch nicht erfolgt ist.

Tatsache ist, dass die Funktionstüchtigkeit der Mautbaken nicht überprüft worden ist, insbesondere auch nicht zum angeblichen Tatzeitpunkt.

Der nunmehrige Beschwerdeführer hat mehrmals die Überprüfung der gegenständlichen Mautbaken beantragt, das Vorliegen diesbezüglicher Nachweise wurde von der ASFINAG zwar behauptet, jedoch nie objektiv unter Beweis gestellt, sodass auch erhebliche Verfahrensfehler vorliegen.

Wenn die ASFINAG vermeint, dass der Beweis der Funktionstüchtigkeit bereits dadurch erbracht sei, dass es bei anderen Fahrzeugen zu Abbuchungen gekommen ist, so müsste dann auch den Ausführungen des Beschwerdeführers gefolgt werden, dies insbesondere

dahingehend, dass die gegenständliche GO-BOX ordnungsgemäß angebracht war, zumal es bei anderen Kontrollstellen zu Abbuchungen gekommen ist.

Der seitens der Erstbehörde erhobene Vorwurf ist sohin bereits objektiv in keinster Weise unter Beweis gestellt, unter Berücksichtigung der Angaben des Beschwerdeführers ist zudem nicht nachvollziehbar, warum die Behörde davon ausgeht, dass im gegenständlichen Fall überhaupt ein Verschulden des Beschwerdeführers vorliegend sein soll.

Dem Beschuldigten kann kein wie immer gearteter Vorwurf gemacht werden, angebliche Signale nicht gehört zu haben, zumal er rein rechtlich nicht einmal verpflichtet ist, die Funktionstüchtigkeit des Gerätes während der Fahrt zu kontrollieren.

Im Übrigen hat sich der Fahrer während der Fahrt auf den Verkehr sowie die anderen Verkehrsteilnehmer zu konzentrieren.

Wesentlich ist zudem, dass seitens der Behörde auch nicht objektiv unter Beweis gestellt wurde, dass die vom Beschwerdeführer zum Vorfallszeitpunkt verwendete GO-BOX tatsächlich defekt gewesen ist und liegen keine diesbezüglichen Beweisergebnisse vor.

Es wurde diesbezüglich der verwaltungsstrafrechtliche Grundsatz „in dubio pro reo“ nicht berücksichtigt, sodass jedenfalls eine unrichtige rechtliche Beurteilung vorliegt.

Entscheidend ist zudem, dass im Nachhinein nicht mit der für ein Verwaltungsstrafverfahren erforderlichen Sicherheit festgestellt werden kann, dass gerade der Umstand einer angeblich defekten GO-BOX - was nicht eindeutig festgestellt wurde - die Ursache dafür bildete, dass es insbesondere im Tatzeitpunkt zu keiner ordnungsgemäßen Abbuchung gekommen sein soll.

Es liegen zudem auch erhebliche Verfahrensmängel vor, welche eine richtige rechtliche Beurteilung nicht zulassen, sodass auch unter diesem Gesichtspunkt die erstinstanzliche Bestrafung des Beschwerdeführers nicht berechtigt ist.

Der Beschwerdeführer stellt sohin zum Beweis seiner völligen Schuldlosigkeit und zum Beweis dafür, dass er weder den objektiven noch den subjektiven Tatbestand gemäß § 20 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz gesetzt hat, nachstehende

Beweisanträge wie folgt:

1.) Durchführung einer mündlichen Verhandlung
2.) zeugenschaftliche Einvernahme des zuständigen Sachbearbeiters der ASFINAG Maut Service GmbH
3.) zeugenschaftliche Einvernahme des einschreitenden Meldungslegers
4.) Beiziehung eins kfz-technischen bzw. verkehrstechnischen Sachverständigen sowie eines Sachverständigen für das Fachgebiet Mautwesen
5.) vorzulegende Bestätigungen über die Funktionstüchtigkeit der GO-Box
6.) namhaft zu machende Zeugen
7.) PV

Hätte die Erstbehörde die oben gestellten Beweisanträge durchgeführt, wäre die Erstbehörde zu dem rechtlichen Ergebnis gekommen, dass es gegenüber dem Beschwerdeführer an sämtlichen objektiven und subjektiven Tatbestandsmerkmalen und Voraussetzungen für eine Bestrafung nach den angezogenen Bestimmungen des Bundesstraßenmautgesetzes mangelt.

Die erstinstanzlich erfolgte Verurteilung des Beschwerdeführers ist jedenfalls rechtlich verfehlt.

Die Erstbehörde hat es zudem unterlassen, die Anbringung der gegenständlichen GO-BOX zu kontrollieren sowie die diesbezüglichen Bedienungsanleitungen und insbesondere die Funktionstüchtigkeit zu überprüfen.

Bei entsprechender Kontrolle und Überprüfung wäre die Erstbehörde auch diesbezüglich zu dem Ergebnis gekommen, dass der Beschwerdeführer eine ordnungsgemäße Anbringung einer funktionierenden GO-BOX vorgenommen hat und ihm aus der angeblichen Nichtabbuchung kein Vorwurf gemacht werden kann.

Das erstinstanzliche Straferkenntnis ist sohin derart mangelhaft, dass eine Überprüfbarkeit nicht gegeben ist, zudem ist eine richtige rechtliche Beurteilung nicht möglich.

Darüber hinaus ist auch die verhängte Geldstrafe weder spezial- noch generalpräventiv angemessen und bietet die Behörde auch keine konkrete und verwaltungsstrafrechtlich jedenfalls gebotene Begründung an, warum gerade im gegenständlichen Fall eine derartige Geldstrafe in der verhängten Höhe ausgesprochen wurde, insbesondere hätte auch die Mindeststrafe unterschritten werden können bzw. wäre lediglich eine Ermahnung auszusprechen gewesen.

Das erstinstanzliche Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16.03.2016 zur GZ: VerkR96-26044-2015 ist sohin auch hinsichtlich der verhängten Geldstrafe rechtlich unrichtig und in rechtlicher Hinsicht auch nicht nachvollziehbar.
Im Übrigen wäre - wie ausgeführt - auch stets ein Vorgehen nach den Bestimmungen des § 45 Abs. 1 Z 4 VStG geboten gewesen und allenfalls lediglich eine Ermahnung auszusprechen gewesen.“

Abschließend wird Folgendes beantragt:
„1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich möge das erstinstanzliche Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16.03.2016 zur GZ: VerkR96-26044-2015 aufheben und das gegenüber dem Beschwerdeführer geführte erstinstanzliche Verwaltungsstrafverfahren vollständig zur Einstellung bringen; in eventu

2. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich möge das erstinstanzliche Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 06.03.2016 zur GZ: VerkR96-26044-2015 beheben, die gestellten Beweisanträge im Rahmen einer mündlichen Verhandlung, weiche somit ausdrücklich beantragt wird, durchführen und sodann das gegenüber dem Beschwerdeführer geführte Verwaltungsstrafverfahren vollständig zur Einstellung bringen; in eventu

3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich möge das erstinstanzliche Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16.03.2016 zur GZ: VerkR96-26044-2015 beheben, die gestellten Beweisanträge im Rahmen einer mündlichen Verhandlung, deren Durchführung ausdrücklich beantragt wird und sodann die verhängte Geldstrafe erheblich reduzieren bzw. lediglich eine Ermahnung aussprechen."

Mit Schreiben vom 4. Juli 2016 legte die belangte Behörde die ggst. Beschwerden unter Anschluss der Verfahrensakten dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor. Von der Möglichkeit der Beschwerdevorentscheidung wurde kein Gebrauch gemacht.
Damit ergibt sich die Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich zur Entscheidungsfindung (Art. 130 Abs. 1 Z 1 iVm 131 Abs. 1 B-VG iVm § 3 VwGVG). Gemäß Art. 135 Abs. 1 erster Satz B-VG iVm § 2 VwGVG entscheidet das Landesverwaltungsgericht durch die nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin.

II. Beweis wurde erhoben durch die Einsichtnahme in den von der belangten Behörde vorgelegten Verfahrensakt sowie durch die Abhaltung einer öffentlich mündlichen Verhandlung am 22. September 2016, in deren Verlauf der Zeuge M P und ein Vertreter der ASFINAG Mautservice GmbH sowie der Sachverständige für Verkehrstechnik, Ing. H, befragt wurden. Ein Vertreter der belangten Behörde war nicht anwesend.

Der Zeuge M P, gab folgende Zeugenaussage ab:
„Ich war am 21. Oktober 2015 auf der A1 im Bereich St. Pölten mit einem Fahrzeug der ASGFINAG unterwegs. In diesem Fahrzeuge befindet sich eine Einrichtung, mit der mit den Go-Boxen kommuniziert werden kann.

Beim Überholen des ggst. Fahrzeuges wurde festgestellt, dass mit der Go-Box in diesem Fahrzeug nicht kommuniziert werden konnte und wurde der Fahrer in der Folge angehalten. Der Lenker hat uns dann die Go-Box ausgehändigt und wurde diese kontrolliert und festgestellt, dass die Go-Box nicht mehr aufleuchtet. Mit der Kontrolleinrichtung kann man die letzten 30 Transaktionen mit den Kontrollbalken feststellen. Wenn die Go-Box nicht mehr aufleuchtet wird mit der Zentrale Kontakt aufgenommen und es werden die Daten eingespielt.

Das von uns verwendete System verfügt über einen Button mit der Bezeichnung „LED leuchtet nicht" und wenn man diesen betätigt werden in der Folge die zusammengekommenen Delikte, in diesem Fall waren es 12, eingespielt bzw. sind auf dem Bildschirm erkennbar. Dabei waren auch jene 2 Delikte, die heute Verhandlungsgegenstand sind. Mit diesem u.a. zwei Delikten wurde der Fahrer konfrontiert.

An den Gesprächsinhalt mit dem Fahrer kann ich mich heute nicht mehr erinnern. Ich weiß nur mehr, dass er seinen Chef angerufen hat und ich in der Folge noch mit diesem

gesprochen habe. Ich diesen mit der Verwaltungsübertretung, also dass die Go-Box nicht mehr funktioniert konfrontiert. Dieser hat sinngemäß gesagt, dass ich ihn anzeigen soll.

Der Zeuge gibt befragt, ob die Ursache des Nichtfunktionierens der Go-Box bei der Kontrolle festgestellt worden ist, an, dies sei nicht möglich. Eine Fehlerauswertung könne nicht erfolgen.

Über Befragen durch den Sachverständigen gibt der Zeuge an, es könne nicht gesagt werden, dass die Go-Box, die am 21. Oktober kontrolliert wurde, am 14. und 15. Oktober im Fahrzeuge montiert gewesen ist, da die IT-Nummer nicht abgefragt werden kann. Dies aus dem Grund, wenn eine Go-Box nicht kommuniziert, naturgemäß auch die IT-Nummer nicht kommuniziert wird.

Über weiteres Befragen gibt der Zeuge an, er sei dem Beschwerdeführer auch im Bereich eines Mautbalkens nachgefahren und bei der Durchfahrt durch diesen Mautbalken sei keine Maut abgebucht worden. Dies sei am 21. Oktober kurz vor dem Anhaltezeitpunkt gewesen.

Über nochmaliges Befragen gibt der Zeuge an, die Anhaltung sei im Nahebereich einer Vertriebsstelle erfolgt und sei auf dieser Vertriebsstelle auch die Go-Box getauscht worden. Ob diese bei der Vertriebsstelle einbehalten wurde oder ob sie der Zeuge eingezogen hat, könne er heute nicht mehr sagen.
Es sei der Status erhoben worden. Dieser bestand darin, dass die Go-Box nicht mehr kommunizierte und daher erfolgte der Tausch der Go-Box.

Der Zeuge gibt weiters an, er könne nicht erheben, warum die Go-Box nicht funktionierte. Er wisse aber, dass dies der Hersteller könne.

Über Befragen durch den Vertreter des Beschwerdeführers, dass im Verfahren LVwG-400153 die ASFINAG in einer E-Mail bekannt hat, dass als Ursache eine leere Batterie in Frage kommt, gibt der Zeuge an, er könne dies im Zuge der Kontrolle nicht feststellen, es sei jedoch eine wahrscheinliche Ursache des Nichtfunktionierens.“

Herr S M, gibt als Zeuge befragt Folgendes an:
„Über Befragen hinsichtlich der E-Mail aus dem Akt LVwG-400153, wo als Ursache eine leere Batterie genannt wurde, gibt der Zeuge an, es gebe den Funktionstest, bei die Statusanzeige das Funktionieren der Go-Box anzeigt. Darauf habe man sich beschränkt und es sei keine Anzeige (Statusanzeige) erfolgt.

Der Zeuge legt die ggst. Go-Box vor. Diese wurde an den Amtssachverständigen für Verkehrstechnik übergeben, der die Funktionskontrolle durchführt. Festgestellt wird, dass die optische Statuskontrolle nicht funktioniert, da weder eine auf der Go-Box befindliche Ziffer noch der Buchstabe „S“ aufleuchtet.

Der Zeuge gibt weiters an, eine Untersuchung der Go-Box habe nicht stattgefunden.

Zur Frage, warum die Schlussfolgerung gezogen wurde, dass die Batterie leer ist, gibt der Zeuge an, aufgrund des Produktionsdatums im Jahr 2012 und einer voraussichtlichen Lebensdauer von 5 Jahren sei geschlossen worden, die Go-Box habe im Zeitpunkt der

Vorfälle ihre Lebensdauer erreicht bzw. überschritten. Aufgrund diverser äußerer Einflüsse sei auch die Lebensdauer der Go-Box Schwanken unterworfen. Grundsätzlich sei es zwar unwahrscheinlich, aber möglich, dass eine Go-Box vor Fahrtantritt noch funktioniere und in der Folge dann während der Fahrt ihren Dienst versage. Dies müsste jedoch der Fahrer dadurch merken, dass die Go-Box beim Durchfahren durch einen Mautbalken nicht mehr das Abbuchungspiepsen von sich gebe. Arkustische Warneinrichtung für das Versagen des Akkus seien in der Go-Box nicht vorhanden.

Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik führt aus, die Mautordnung gewähre dem Kunden in Punkt 5.7.2.2. eine fünfjährige Garantie ab der Ausgabe der Go-Box und zwar auf deren volle Funktionsfähigkeit. Diese Fünfjahresfrist sei im Zeitpunkt der heute zur Verhandlung stehenden Verwaltungsübertretungen noch nicht abgelaufen gewesen.

Der Amtssachverständige führt weiter aus, ein Austauschen der Go-Box vor Ablauf der Fünfjahresfrist erfolge aus logistischen Gründen und nicht aus dem Grund, dass zu erwarten sei, dass die Batterie keine fünf Jahre halte.

Der Zeuge gibt bekannt, ihm liege eine Liste von Nichttransaktionen, beginnend auf der S1, Schwechat Süd, mit 9 Uhr 11 Minuten 11 Sekunden vor und ende diese am 15. Oktober mit der in der Anzeige angegebenen Zeit. Darin seien Maut- und Kontrollportale enthalten, wo eine Zuordnung des Fahrzeuges anhand der Kennzeichennummer über die Fotos der Kontrollportale möglich sei.
Seitens der ASFINAG werde auf die Verwendung der Go-Box aufgrund des Kennzeichens geschlossen, weil für ein Kennzeichen immer nur eine Go-Box mit einer IT-Nummer in Verwendung stehe, bis zum Tausch derselben.

Der Amtssachverständige führt aus, daraus könne der Schluss gezogen werden, dass im ggst. Fahrzeuge aufgrund der Tatsache, dass einem Fahrzeug immer nur eine Go-Box zugeordnet wird, die ggst. Go-Box in Verwendung stand.

Zur Frage an den Amtssachverständigen, ob es technisch möglich sei, dass eine Go-Box vor Fahrtantritt als funktionsfähig geprüft wird, während der Fahrt die Abbuchung durch Piepton anzeigt und dennoch nicht funktioniert, gibt der Amtssachverständige an, die Funktionsweise der Go-Box sei so, dass diese mit dem Mautbalken Kontakt aufnimmt und der Piepton erst nach Abbuchung der Maut als sogenannten Quittierung erfolgt.

Auf nochmaliges Fragen, ob es technisch möglich ist, dass eine Go-Box vor Fahrtantritt ihre Funktionsfähigkeit anzeigt, während der Fahrt durch Piepton anzeigt, dass abgebucht wurde und denn keine Abbuchung erfolgt ist, gibt der Amtssachverständige an, dies sei nicht möglich , da die Funktionsweise so sei, dass der Piepton erst nach Abbuchung der Maut erfolgt bzw. erst nachdem die Abbuchung in Auftrag gegeben wird.

Zu dieser Frage führt auch der Zeuge aus, ihm sei bislang ein derartiger Vorfall nicht bekannt.

Zur Frage, ob eindeutig gesagt werden kann, dass die verwendete Go-Box zu den vorgeworfenen Tatzeitpunkten defekt war, gibt der Amtssachverständige an, dieser Umstand könne aus den Nichtabbuchungen geschlossen werden. Die Ursache des Defekts könne aber nicht festgestellt werden.

Der Zeuge gibt zu dieser Frage an, neben der Funktionsunfähigkeit der Go-Box bestünde auch grundsätzlich die Möglichkeit, dass die Go-Box nicht ordnungsgemäß montiert gewesen wäre.

Hierzu führt der Amtssachverständige an, dies müsste auf den Fotos erkennbar sein. Eine Ursachenforschung könne jedoch nur durch den Hersteller erfolgen. Dies sei bis dato nicht gemacht worden.

Einsicht genommen wurde auf dem Laptop des Zeugen in das Kontrollfoto vom 14. Oktober 2015, 20.21 Uhr.

Über Befragen durch den Vertreter des Beschwerdeführers, wieso der Zeuge die Go-Box als jene des Kontrolltages erkennt, gibt der Zeuge an, auf der Go-Box erfolge eine eindeutige Zuordnung auf der OBO-IT-Nummer. Diese Nummer sei im System der ASFINAG mit dem entsprechenden Kennzeichen verknüpft. Die Verknüpfung finde bei der Vertragsanlage bzw. beim Vertragswechsel statt. Das Kennzeichen werde auch elektronisch auf der Go-Box gespeichert.

Auf die Frage, wann die Go-Box gekauft wurde, gibt der Zeuge an, er habe die diesbezüglichen Unterlagen, aus denen dies hervorgeht, nicht mit, diese existieren jedoch.

Auf weiteres Befragen durch den Vertreter des Beschwerdeführers, wer die Kennzeichennummer handschriftlich auf der Go-Box vermerkt hat, gibt der Zeuge an, er könne diese Frage nicht beantworten.
Hierzu führt der Amtssachverständig aus, dies erfolge nach seinen Erfahrungen in der Regel durch den Fuhrunternehmer aus Gründen der einfacheren Zuordnung. Ob der handschriftliche Vermerk auf der ggst. Go-Box auch durch den Fuhrunternehmer erfolgte sei, sei nicht bekannt.

Auf Befragen durch den Vertreter des Beschwerdeführers, ob der Zeuge ausschließen könne, dass der Beschwerdeführer an den beiden Tagen, 14. und 15. Oktober 2015, eine andere Go-Box im Fahrzeug verwendet hat, gibt der Zeuge an, er könne dies ausschließen, weil es sonst zu einer Kennzeichenbindungsverletzung am Kontrollportal gekommen wäre.

Seitens des Vertreters des Beschwerdeführers wird beantragt, dass das heute in der mündlichen Verhandlung gezeigte Kontrollfoto vom 14. Oktober 20.21 Uhr als Beweismittel beigeschafft wird.

Seitens des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich wird dem Vertreter der ASFINAG Maut Service GmbH der Auftrag erteilt, dass Kontrollfoto vom 14. Oktober 2015, 20.21 Uhr als auch vom 15. Oktober 2015, 18.39 Uhr binnen dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich binnen einer Woche vorzulegen.“

Nach Vorlage der Kontrollfotos und der gleichzeitigen Bekanntgabe, eine Kontrolle habe ergeben, dass die Batterie leer („tot“) gewesen sei, wurde vom

Amtssachverständigen für Verkehrstechnik ein Gutachten eingeholt. In diesem Gutachten vom 15. November 2016 führte der Amtssachverständige Folgendes aus (auf die Wiedergabe der Kontrollfotos wird hier verzichtet):
„Vom 15. Oktober 2015 liegt folgendes Kontrollfoto vor, das seitens des SV bearbeitet wurde, um den Bildkontrast und die Helligkeit des Fotos zu verändern, das eine gute augenscheinliche Wahrnehmung möglich ist. Der Bildinhalt wurde nicht verändert.
Die drei blauen Pfeile zeigen auf an der Windschutzscheibe montierte „Gegenstände“ hin, die von ihrem Erscheinungsbild einer österreichischen Go-Box entsprechen.
Da im an Österreich angrenzenden Ausland ebenfalls Mautsysteme verwendet werden, die mit Abbuchungsgeräten arbeiten, die der österr. Go-Box sehr ähnlich sind, kann im Hinblick auf das Kontrollfoto augenscheinlich nicht unterschieden werden, wo die österr. Go-Box montiert gewesen ist.

Lt. Mautordnung muss die österr. Go-Box wie folgt an der Windschutzscheibe angebracht werden:
Ordnungsgemäße Anbringung der Go-Box:
Die Go-Box ist an der Innenseite der Windschutzscheibe zu montieren, und zwar zwischen Fahrzeugmitte und Lenkrad nahe der Windschutzscheibe-Unterkante. Ideal ist ein Bereich der Windschutzscheibe, der vom Scheibenwischer gereinigt wird. Der Scheibenwischer darf dabei in Ruhestellung die Go-Box nicht überlappen, sonst könnte die Übertragung der Fahrzeugdaten misslingen, was zu Strafen für den Lenker oder Halter führen kann.

In Bezug auf die Anbringungsvorschrift ist festzustellen, dass alle mit blauem Pfeil gekennzeichneten Go-Boxen entsprechend dieser Vorschrift korrekt montiert gewesen sind.

Ein Abbuchungsproblem auf Grund einer falschen Montage ist daher auszuschließen. Die Montage einer österr. Go-Box neben einer zertifizierten ausländischen Go-Box führt zu keinen Abbuchungsproblemen, da die Systeme abgestimmt sind, um sich nicht gegenseitig zu beeinträchtigen.

Ob es sich bei den augenscheinlich an der Windschutzscheibe befestigten Gegenständen tatsächlich um Go-Boxen handelt, oder ob sich darunter auch eine Attrappe befindet, kann augenscheinlich nicht unterschieden werden.

Der rote Pfeil zeigt einen „Gegenstand“ bei dem es sich um eine ausländische Go-Box handeln könnte, diese Go-Box wäre im Hinblick auf die österr. Vorschriften falsch angebracht.

Das nachstehende Kontrollfoto vom 14. Oktober wurde um 20.21 Uhr aufgenommen. Die vorliegende Bildqualität konnte auch durch eine Bildbearbeitung bzw. ausschnittweise Bildvergrößerung nicht verbessert werden.
Im Hinblick auf die Bildqualität sind in Bezug auf dieses Kontrollfoto keine belegbaren Aussagen möglich. Es kann lediglich vermutet werden, dass es sich bei den schlecht abzeichnenden Umrissen möglicherweise um Go-Boxen handelt. Diese Umrisse liegen in etwa dort, wo am Foto vom 15.10.2015 die Go-Boxen, dargestellt, mit blauen Pfeilen, montiert gewesen sind.

Im Hinblick auf die noch vorliegenden Kontrollfotos vom selben Fahrzeug ist vom 12., 13. und 19. Okt. 2015 festzustellen, das sich auf dem Foto vom 12. Okt. 2015 die gleiche Go-Box-Anordnung zu erkennen ist, wie am Foto vom 15. Okt. 2015.
Die Kontrollfotos vom 13. und 16. Okt. konnten trotz Bildbearbeitung im Hinblick auf die vorliegende Bildqualität optisch nicht eindeutig beurteilt werden."

Dieses Gutachten wurde dem Beschwerdeführer zur Wahrung des Parteiengehörs übermittelt und ihm binnen festgesetzter Frist die Gelegenheit gegeben, hierzu eine Stellungnahme abzugeben.

Nach mehreren Fristerstreckungsanträgen nahm der Beschwerdeführer mit seiner schriftlichen Eingabe vom 18. Jänner 2017 wie folgt Stellung:
„Vorweg wird festgehalten, dass das nunmehr vorliegende Gutachten des Amtes der OÖ Landesregierung, Amtssachverständigengutachten für Verkehrstechnik, jedenfalls die verwaltungsstrafrechtlichen Vorwürfe gegenüber dem Beschwerdeführer nicht belegt und auch nicht beweist, vielmehr auch durch das nunmehr vorliegende Gutachten nicht auszuschließen ist, dass ein technischer Defekt bei der Go-Box im verfahrensrelevanten Zeitpunkt gegeben war bzw. sein kann, welcher jedoch dem Beschwerdeführer als Lkw-Lenker nicht auffallen konnte bzw. diesem auch nicht verwaltungsstrafrechtlich vorgeworfen werden kann.

Aus all diesen Gründen stellt der Beschwerdeführer zum Beweis seines bisherigen Vorbringens sowie insbesondere zum Beweis dafür, dass bis jetzt keine gutachterlichen Ergebnisse vorliegend sind, welche ein verwaltungsstrafrechtliches Verhalten des Beschwerdeführers rechtfertigen, sowie zum Beweis dafür, dass ein technischer Defekt der Go-Box, wie zum Beispiel leere Batterie, im Zeitpunkt der Verwaltungsübertretungen vorgelegen ist, nachstehenden

Antrag

auf Ladung des Amtssachverständigen zur nächsten mündlichen Beschwerdeverhandlung, um im Rahmen der nächsten mündlichen Beschwerdeverhandlung mit dem Amtssachverständigen sein bisheriges Gutachten zu erörtern und das bisherige Gutachten jedenfalls auch zu ergänzen, wobei sich der Beschwerdeführer die Stellung weiterer Fragen an den Sachverständigen ausdrücklich vorbehält bzw. diese im Rahme der nächsten mündlichen Beschwerdeverhandlung nach erfolgter Erörterung des bisherigen Sachverständigengutachten mit dem Amtssachverständigen noch gestellt werden.

Weiter wird seitens des Beschwerdeführers der

Antrag

gestellt, Herrn R K, p.a. Firma K GmbH, 3304 St. G, zur nächsten mündlichen Beschwerdeverhandlung als Zeugen zu laden und diesen insbesondere dazu zu befragen, ob die verfahrensgegenständliche Go-Box insbesondere im verfahrensrelevanten Zeitpunkt durch einen technischen Defekt nicht funktioniert haben kann bzw. der Beschwerdeführer bis zum gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahren keine wie immer

gearteten Beanstandungen hinsichtlich der Verwendung der Go-Box zu vertreten hatte, sohin auch zum Beweis dafür, dass die Nichtabbuchung der Lkw-Maut nicht im verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortungsbereich des Beschwerdeführers gelegen war bzw. sein kann.

Der beantragte Zeuge, R K, wird auch zum Beweis dafür geführt, dass die österreichische Go-Box vorschrifts- und ordnungsgemäß während der verwaltungsstrafrechtlichen Zeiträume bzw. Zeitpunkte am Lkw, welcher vom Beschwerdeführer gelenkt wurde, montiert war.

Es wird sohin einerseits die Ladung des Amtssachverständigen beantragt, andererseits wird auch die Anberaumung einer weiteren mündlichen Beschwerdeverhandlung beantragt, was auch für die zeugenschaftliche Ladung von Herrn R K als Zeugen zur nächsten mündlichen Beschwerdeverhandlung gilt.

Es wird um behördliche Veranlassung ersucht."

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich geht von folgendem entscheidungsrelevanten Sachverhalt aus:
Der Beschwerdeführer lenkte am 14. Oktober 2015 um 20.21 Uhr ein mehrspuriges Kraftfahrzeug, mit mehr als 3.500 kg höchsten zulässigen Gesamtgewicht in der Gemeinde Weibern, auf der Autobahn A8, Richtungsfahrbahn Staatsgrenze Suben, bei km 37.400.
Die Innkreis Autobahn A8 ist eine mautpflichtige Strecke.
Zum Tatzeitpunkt erfolgte keine Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut.
Der Beschwerdeführer überprüfte vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges die Funktionsfähigkeit der Go-Box durch Betätigen der Taste und konnte auch während der Fahrt die Abgabe eines Pieps-Tones hören.

Der Umstand, dass der Beschwerdeführer das ggst. Kraftfahrzeug zum Tatzeitpunkt am vorgeworfenen Tatort gelenkt wurde, ergibt sich aus der Anzeige der ASFINAG, die im Behördenakt einliegt. Weiters wurde die Tatsache des Lenkens des ggst. Kraftfahrzeuge zum vorgeworfenen Zeitpunkt am vorgeworfenen Ort in der schriftlichen Beschwerde nicht in Abrede gestellt.
Dass es sich bei der ggst. Straße, A8, um eine mautpflichtige Strecke handelt, ergibt sich aus Punkt 2.1. der Mautordnung.
Der Umstand, dass im fraglichen Zeitpunkt keine Maut abgebucht worden ist, ergibt sich aus dem im Akt einliegenden Leistungsverzeichnis.
Die mangelnde Funktionsfähigkeit der Go-Box ergibt sich aus der Anzeige der ASFINAG.

III. Gemäß § 6 BStMG unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt-

oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

Gemäß § 7 Abs. 1 BStMG ist die Maut durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

Gemäß § 8 Abs. 1 BStMG haben Lenker, soweit sie nicht von anderen in der Mautordnung vorgesehenen Formen der Mautentrichtung Gebrauch machen, vor der Benützung von Mautstrecken ihr Fahrzeug mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten.

Gemäß § 8 Abs. 2 haben sie sich bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und - mit Ausnahme des Falles gemäß § 9 Abs. 3 letzter Satz - des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung des Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe gemäß § 9 Abs. 5 und 6 ermöglichen. Gemäß § 8 Abs. 3 BStMG sind die näheren Bestimmungen über die Pflichten der Fahrzeuglenker in der Mautordnung zu treffen.

Gemäß § 20 Abs. 2 BStMG begehen Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 € bis zu 3000 € zu bestrafen.

IV. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat erwogen:

Dem Beschwerdeführer wird in dem bekämpften Straferkenntnis von der belangten Behörde die nicht ordnungsgemäß Entrichtung der fahrleistungs-abhängigen Maut für die Nutzung der A8 Innkreisautobahn zur Last gelegt, da die im gest. Fahrzeug montierte Go-Box nicht funktionsfähig („tot“) war.

Die Tatsache, dass keine Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut für die Nutzung eines mautpflichtigen Straßenstücks erfolgte, wurde nicht in Abrede gestellt und ist als erwiesen anzunehmen.

Zur subjektiven Tatseite ist festzuhalten:
Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift nicht anderes bestimmt.
Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Der Vertreter des Beschwerdeführers verwies in der mündlichen Verhandlung auf die Aussage des Beschwerdeführers in einem weiteren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zu dieser Problematik abgehandelten Verfahren. Dort brachte der Beschwerdeführer vor, er habe die Funktionsfähigkeit der Go-Box vor dem Wegfahren durch Betätigung der entsprechenden Taste auf der Go-Box getestet. Da er an diesem Tag mit dem Sattelanhänger unterwegs gewesen sei und das Kraftfahrzeug demnach aus 5 Achsen bestanden hätte, habe dies beim Test der Funktionsfähigkeit der Go-Box angezeigt werden müssen, was auch der Fall gewesen sei.
Am 15. Oktober 2015 habe er auch während der Fahrt den einmaligen Kontrollton (Piep-Ton) wahrnehmen können, den die Go-Box bei erfolgter Buchung abgibt. Er sei daher davon ausgegangen, dass die im ggst. Kraftfahrzeug angebrachte Go-Box funktionsfähig sei. Erst bei der Kontrolle durch das Organ der ASFINAG am 21. Oktober 2015 sei ihm mitgeteilt worden, dass die Go-Box nicht funktioniert habe.

In der im Akt einliegenden Stellungnahme der ASFINAG wird ausgeführt, dass seit 12. Oktober 2015 keine Abbuchungen durch die Go-Box mehr erfolgt seien und dass bei der Go-Box die Batterien leer gewesen seien und dass bei der Kontrolle durch das Organ der ASFINAG am 21. Oktober 2015 kein LED geleuchtet hätte. Dies ergibt sich auch den Angaben des Zeugen P. Die Tatsache, dass die Batterie im Zeitpunkt der Überprüfung der Go-Box im Oktober 2016 nicht funktionierte ergibt sich aus der Stellungnahme der ASFINAG im Oktober 2016.

Beide Angaben sind somit nicht in Einklang zu bringen. Folgt man den Ausführungen der ASFINAG, dass bei der Go-Box die Batterien leer waren, ist es unmöglich, dass ein batteriebetriebenes Gerät eine Prüfung auf seine Funktionsfähigkeit durchführen kann und eine Anzeige auf dem Gerät erscheint sowie, dass während der Fahrt die Abbuchung der Maut durch Abgabe eines Piep-Tons angezeigt wird.

Die Überprüfung der in Rede stehenden Go-Box erfolgte nach Abhaltung der mündlichen Verhandlung am 22. September 2016. Dabei wurde festgestellt, dass die Batterie dieser Go-Box leer („tot“) war. Daraus ist unzweifelhaft abzuleiten, dass die Batterie im Zeitpunkt der Prüfung leer war. Diese Überprüfung lässt

jedoch für den in Frage stehenden Zeitraum und auch für den Tatzeitpunkt die gleiche unzweifelhafte Schlussfolgerung nicht zu. Dies deshalb, weil die Aussage des Beschwerdeführers, der in bereits abgehandelten Verfahren durchaus glaubwürdig erschien und das Nichtaufleuchten der LED am Anhaltetag (21. Oktober 2015) auch andere Ursachen haben können, wie eine kaputte Batterie, etwa eine Funktionsunfähigkeit der LED. Auch wenn unter Berücksichtigung der Aussagen des Zeugen P, der angab, es habe keine Kommunikation mit der Go-Box stattfinden können, vieles für eine am 21. Oktober 2015 leere Batterie hindeutet, kann jedoch für den Tatzeitpunkt, nicht mit unzweifelhafter Sicherheit festgestellt werden, dass die Batterie der Go-Box zu diesem Zeitpunkt tatsächlich leer war und damit die Go-Box funktionsunfähig, zumal der Beschwerdeführer angab, den Abbuchton wahrgenommen zu haben und grundsätzlich eine 5-jährige Lebensdauer einer Go-Box seitens der ASFINAG gewährleistet ist, wobei diese Mitte 2012 in Betrieb genommen wurde.

Von der Durchführung einer weiteren mündlichen Verhandlung konnte abgesehen werden, da aufgrund der vorliegenden Ermittlungsergebnisse nicht mehr mit Sicherheit festgestellt werden kann, ob die Batterie der Go-Box im Tatzeitpunkt tatsächlich leer gewesen ist oder einen anderen für den Beschwerdeführer erkennbaren oder auch nicht erkennbaren Defekt aufgewiesen hat.
Die Einvernahme des beantragten Zeugen ist entbehrlich, da dieser zum Zustand der Go-Box bzw. zum Zustand der darin enthaltenen Batterie nur Mutmaßungen anstellen könnte und auch weil, die fehlerhafte Anbringung der Go-Box dem Beschwerdeführer nicht vorgeworfen worden ist.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass nach Würdigung der vorliegenden Beweisergebnisse es zwar wahrscheinlich ist, dass die Batterie der Go-Box zum Tatzeitpunkt leer war und der Beschwerdeführer mit einer sogen. toten Go-Box unterwegs war, dass jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Go-Box einen technischen Defekt aufwies, der zur Nichtabbuchung der Maut führte, und auch nicht ausgeschlossen werden kann, dass dieser Defekt für den Beschwerdeführer selbst nicht erkennbar war, sodass das ggst. Strafverfahren in dubio einzustellen ist.

V. Aus den oben angeführten Gründen war daher der Beschwerde stattzugeben, das angefochtene Straferkenntnis zu beheben und das Strafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 1 VStG einzustellen.

Gemäß § 52 Abs. 8 VWGVG sind dem Beschwerdeführer die Kosten für das Beschwerdeverfahren nicht aufzuerlegen, wenn der Beschwerde auch nur teilwiese Folge gegeben worden ist.

Gemäß § 52 Abs. 9 VwGVG sind die Kosten des Verfahrens von der Behörde zu tragen, wenn die verhängte Strafe infolge Beschwerde aufgehoben wird; falls sie aber schon gezahlt sind, sind sie zurückzuerstatten.

VI. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabegebühr von je 240 Euro zu entrichten.

H i n w e i s

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision sind unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Dr. Süß