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-400234/15/FP

Datum:
Linz, 17. April 2018

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde von M.S., L., vertreten durch J.E., p.A. F.T. und H. GmbH & Co KG, L., gegen das Straferkenntnis des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Linz vom 24. April 2017, GZ: 0007636/2017, wegen einer Übertretung des Bundesstraßenmautgesetzes, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird dahin Folge gegeben, dass die verhängte Strafe unter Anwendung des § 20 VStG auf 150 Euro (17 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) herabgesetzt wird. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

II. Der Beschwerdeführer hat keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten. Der Beitrag zu den Kosten des verwaltungsbehördlichen Strafverfahrens reduziert sich auf 15 Euro.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.1. Mit dem im Kopf genannten Straferkenntnis verhängte der Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz eine Geldstrafe iHv 300 Euro über den Beschwerdeführer (Bf) und warf ihm auf das Wesentliche zusammengefasst vor, am 28. September 2016 die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet zu haben, weil die GO-Box nicht der Mautordnung gemäß montiert gewesen und die Falschmontage Ursache für die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der Maut gewesen sei.

I.2. Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Bf mit als Einspruch bezeichneter Beschwerde vom 2. Mai 2017 rechtzeitig Beschwerde und beantragte, die Ersatzmaut zu bemessen. Er brachte überdies vor, es habe sich um ein technisches Gebrechen gehandelt.

I.3. Die belangte Behörde legte dem Verwaltungsgericht die Beschwerde mit Schreiben vom 4. Mai 2017 zur Entscheidung vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu fällen.

II.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorliegenden Verwaltungsstrafakt, von der A. und dem Bf vorgelegte Unterlagen und öffentliche mündliche Verhandlung in der eine Vertreterin der A. einvernommen und der gerichtsbekannte technische Amtssachverständige Dipl.-HTL-Ing. R.H. anwesend war und ein Gutachten erstattete.

II.2. Nachstehender entscheidungswesentlicher S A C H V E R H A L T steht fest:

Der Bf lenkte am 28. September 2016 um 13:23 Uhr die Sattelzugmaschine mit dem Kennzeichen L. samt Sattelauflieger auf der Autobahn A1 bei Autobahnkilometer 184.600, Abschnitt S.-A. [Straferkenntnis, Auszüge Mautsystem, Fotos automatische Mautüberwachung, Bf-Vertreterin]
Die GO-Box war unmittelbar über einem Scheibenwischer (in Ruhestellung) angebracht. Der in der Mautordnung vorgesehene Abstand von 10 cm wurde nicht eingehalten. [Fotos automatische Mautüberwachung, ASV]
Durch diese Montage können Nichtabbuchungen begünstigt werden. Korrekte Abbuchungen sind aber nicht ausgeschlossen. [ASV]
Zwischen den Mautportalen S.-A. und L. W. Straße – L. V. fanden keine Mautabbuchungen statt. [Auszug Mautsystem; Auszug SelfCare-Portal] Die verkürzte Maut wurde nicht innerhalb vom 5 Stunden bzw. 100 Kilometern nachbezahlt. Der Bf hat auch nicht in das Mautsystem Einsicht genommen um sich über die letzten 30 Transaktionen zu vergewissern. [Bf-Vertreterin, Auszug SelfCare-Portal Beilage ./1, Schreiben A. vom 9. Jänner 2017]

Die gegenständliche GO-Box war zum Zeitpunkt der Nichtabbuchungen voll funktionsfähig und in der Lage, bei Kommunikation mit den Mautportalen die vorgesehenen Signaltöne abzugeben. An den verfahrensgegenständlichen Portalen, an denen keine Abbuchung stattfand, wurden weder einmalige, noch zweimalige Signale abgegeben. [E-Mail H.F. samt OBU Einzelsicht Beilage ./2; ASV]
Der Bf verfügt über ein Einkommen von ca. 1.100 Euro, er ist verheiratet und führt einen ordentlichen Lebenswandel.
Der Bf hat das ggst. Fahrzeug 2014 übernommen. Probleme mit Abbuchungen sind erst im Herbst 2017 (insb. September) aufgetreten. Der Bf ist im Unternehmen für das er fährt als sehr verlässlich bekannt, der etwa auf Probleme mit Fahrzeugen immer von sich aus hinweist. [Bf-Vertreterin, Zeugin A.]
Es kann nicht festgestellt werden, dass das Mautsystem einen Defekt aufwies.

II.3. Beweiswürdigung

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem abgeführten Beweisverfahren, insbesondere den in Klammern angegebenen Beweismitteln. Vorauszuschicken ist, dass die von der A. übermittelten Informationen, nachdem sie dem Gericht nach mehrfacher Urgenz endlich zur Verfügung gestellt wurden, in Detailfragen für die nachprüfenden Institutionen nur schwer nachvollziehbar sind. Schon die Anzeige des Mautaufsichtsorganes ist schwer verständlich (Verwendung unbekannter interner Kürzel) und gibt weitgehend irrelevante (Beweggründe des Bf, die Ersatzmaut nicht zu zahlen) anstatt relevante (warum die GO-Box getauscht wurde) wieder. Die Auszüge aus dem System der A. waren aufgrund der nicht logischen Farbcodierung und verwirrenden Abkürzungssystematik erst nach Erklärung durch Zeugin und Sachverständigem und in Verbindung mit den Fotos der Mautüberwachung und der vom Bf selbst vorgelegten Einzelleistungsinformation nachvollziehbar. Selbst die von der A. entsandte Zeugin konnte einzelne Fragen erst nach Konsultation der Systementwicklungsabteilung beantworten, wobei selbst hier Missverständnisse offensichtlich waren. So geht das Gericht mit dem ASV, der aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in diesem Bereich entsprechende Erfahrung aufweist, davon aus, dass die Bezeichnung „rekonstruiert“ tatsächlich für rekonstruierte Fälle verwendet wird, also für solche, bei denen keine Abbuchung durch das Mautportal erfolgt aber aufgrund eines Zeit-Weg-Diagramms und anderer Umstände (z.B. keine Abfahrt) nachvollzogen werden kann, dass sich der Betreffende auf der Autobahn befand und das Portal durchfuhr. Letztlich konnten die in der Auflistung der A. zwischen 13:33 und 13:39 Uhr als rekonstruiert gekennzeichneten Durchfahrten bei bestimmten Mautportalen durch mehrere Fotos an Kontrollportalen bestätigt werden. So existieren Fotos, die das Durchfahren der Portale A01_1846 um 13:23 Uhr; A01_1720 um 13:31:43 Uhr, A07_0008 um 13:34:53 Uhr, A07_0048 um 13:38:01 Uhr, und A07_0078 um 13:40:44 Uhr belegen. Mit etwas detektivischem Eifer konnten die Zahlencodes der Portale den Straßenkilometerangaben in der

Auflistung der A. zugeordnet werden, sodass sich zweifelsfrei ergibt, dass der Bf die Kontrollportale der Abschnitte S.-A., T.-A., KN L., L. S. Straße – M.straße und L. W. Straße – L. V., durchfahren haben muss. Aus den kurzen zeitlichen Abständen ergibt sich weiter, dass der Bf auch die anderen aufgelisteten (normalen) Portale durchfahren haben muss, weil er die Strecke bis zum nächsten Kontrollportal auf Landesstraßen bzw. den Straßen im Stadtgebiet in der angegeben Zeit nicht bewältigen hätte können. Im Übrigen wurde die vorgeworfene Fahrtstrecke von der Bf-Vertreterin ausdrücklich zugestanden. Letztlich hat sich durch die Vorlage des Auszugs aus dem SelfCare-Portal durch die Bf-Vertreterin in Verbindung mit den von der A. vorgelegten Fotos und dann auch aus den Auszügen aus dem Mautsystem gesichert ergeben, dass zwischen den Mautportalen S.-A. und L. W. Straße – L. V., es sind dies 11, und der GO-Box im Wagen des Bf keine (vollständige) Kommunikation zustande gekommen ist und deshalb die fahrleistungsabhängige Maut nicht abgebucht wurde. Es kam nach dem Auszug aus dem SelfCare-Portal zu keiner Verrechnung des verfahrensgegenständlichen Mautabschnittes S.-A. und auch nicht der folgenden Abschnitte bis zum Ende der Fahrt, was dann der Fall ist, wenn eine Kommunikation gar nicht zustande kommt oder eine solche nicht abgeschlossen werden kann (das vom Mautbalken ausgesendete Signal zum Zwecke der Abbuchung, kann von der GO-Box nicht mehr verarbeitet werden).

Es ist aus vielen Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht mittlerweile gerichtsbekannt und hat dies der ASV auch ggst. wieder bekräftigt, dass aufgrund der technischen Ausgestaltung der GO-Box (Platine mit elektronischen Bauteilen) entweder ein Komplettausfall vorliegen kann oder die GO-Box dem Grunde nach funktioniert. Im vorliegenden Fall ist auch aufgrund des Mails Beilage ./2 erwiesen, dass die GO-Box, insbesondere aber auch der sog. Buzzer funktionsfähig waren, also die GO-Box in der Lage war, akustische Signale abzugeben. Nun ist auch gerichtsbekannt und ergibt sich dies auch aus der Mautordnung, dass die GO-Box bei korrekten Abbuchungen ein einfaches, bei Abbuchung auf Basis der eingestellten Kategorie und Erforderlichkeit des Aufsuchens einer Vertriebsstelle ein zweifaches und bei Nichtabbuchung ein vierfaches Signal abgibt. Dies ist aber immer nur dann der Fall, wenn eine Kommunikation mit dem Mautportal stattfinden konnte. Findet eine solche nicht statt, gibt die GO-Box kein Signal ab, weil das System dann nicht weiß, dass der LKW den jeweiligen Autobahnabschnitt befährt. Die vorliegend voll funktionsfähige GO-Box kann also an den gegenständlichen Portalen jedenfalls kein Signal abgegeben haben, das dem Bf eine korrekte Mautabbuchung signalisiert hat (1-fach), weil eine solche nicht stattfand. Es ist nur denkbar, dass bei Fehlen der Kommunikation (insb. rekonstruierte Mautabschnitte) kein Signal abgegeben wurde.

Der Bf hat aber diesbezüglich auch kein geeignetes Vorbringen erstattet, welches der Judikatur des VwGH standhalten könnte, hat der Beschuldigte im Verfahren doch initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht. Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachenvorbringen und durch die Beibringung von Beweismitteln bzw. die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes

Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen nicht aus (vgl. VwGH 27. Juni 2017, Ra 2014/05/0050, mit Hinweis VwGH 1. Oktober 1997, 96/09/0007, mwN). Der Bf hat in der Beschwerde unkonkretisiert ein technisches Gebrechen behauptet. Im Einspruch gegen die Strafverfügung behauptete er ohne weitere Ausführungen, dass die Box jedes Mal „piepste“. Er ist zudem nicht zur öffentlichen mündlichen Verhandlung erschienen und konnte deshalb auch nicht vom Gericht befragt werden, sodass sich dieses kein Bild von ihm und seiner Glaubwürdigkeit machen konnte. Er ist insofern seiner Mitwirkungspflicht nicht nachgekommen (3. November 2013, 2012/09/0001).
Im Verfahren hat sich darüber hinaus nichts ergeben, das auf einen Defekt des Mautsystems der A. hinweisen würde. Ein solcher Defekt, der vorliegend 11 Portale betreffen hätte müssen, wäre bei der A. zweifellos aufgefallen und hätte die A., nach den Angaben der Zeugin, die entsprechenden Kontrollfälle gelöscht. Dies erscheint dem Gericht nachvollziehbar. Gegen einen Defekt des Mautsystems spricht auch, dass in Zusammenhang mit der GO-Box des Bf nicht nur an diesem Tag, sondern auch an anderen Tagen vergleichbare Probleme aufgetreten sind. Wenn auch ein lückenloser Nachweis, dass die fehlerhafte Montage der GO-Box zu den Problemen geführt hat, nicht möglich ist, spricht jedoch vieles für diese Variante. Dem Gericht erscheint es auch plausibel, dass die Batterieleistung in der GO-Box angesichts ihres Alters in manchen Fällen nicht mehr ausreichte, angesichts der nahen Montage am Scheibenwischer eine vollständige Kommunikation mit manchen Portalen herzustellen. Im Ergebnis ist die Frage, aus welchem Grund die Kommunikation letztlich scheiterte aufgrund der in der rechtlichen Beurteilung darzustellenden Verantwortung des Bf und seiner Verpflichtung, die GO-Box korrekt anzubringen und sich über die Funktionsfähigkeit des Gerätes zu vergewissern, nebensächlich.

III. Rechtliche Beurteilung

III.1. Gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges 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. 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, ihr Fahrzeug vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten.

Nach § 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 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.

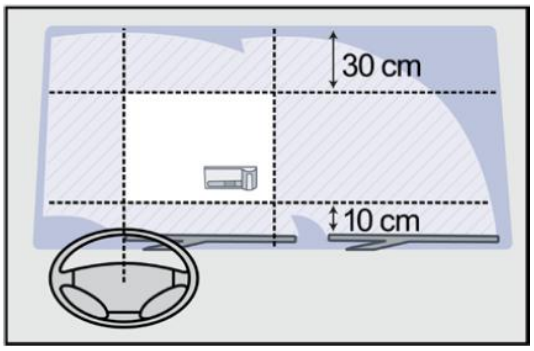
Gemäß § 20 Abs. 2 BStMG begehen Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 Euro bis zu 3.000 Euro zu bestrafen.

Nach Punkt 7.1, Teil B, 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 technische Gebrechen des zugelassenen Fahrzeuggerätes oder des Mautsystems, auf einen zu niedrigen Pre-Pay-Kontostand, ein gesperrtes Zahlungsmittel, auf die Verwendung einer GO-Box nach Ablauf der Gültigkeitsdauer, die Verwendung einer falschen (zu niedrigen) Kategorie oder einer zu niedrigen Tarifgruppe zurückzuführen ist; dies jedoch nur, wenn alle in der Mautordnung näher definierten Bedingungen erfüllt werden.

Punkt 8.1, Teil B, der Mautordnung lautet:

„8.1 Ordnungsgemäße Anbringung der GO-Box
Die GO-Box ist ausschließlich in dem mit dem angemeldeten Kraftfahrzeugkennzeichen zugelassenen mautpflichtigen Kraftfahrzeug dauerhaft im folgenden Bereich zu montieren (vergleiche Grafik 21):
• 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 Bedientasten führen könnten.



Grafik 21 (Ordnungsgemäße Anbringung der GO-Box)

Eine andere Anbringung der GO-Box im Einzelfall ist nur nach individueller schriftlicher Zustimmung der A. Maut Service GmbH zulässig.
Die Anbringung einer Split-GO-Box unterliegt eigenen Regeln, die aus der jeweiligen Betriebsanleitung zu entnehmen sind.“

Punkt 8.2.4, Teil B, der Mautordnung lautet:

„8.2.4 Überprüfung der Funktionstüchtigkeit der GO-Box

8.2.4.1 Verhaltenspflichten der Kraftfahrzeuglenker

Kraftfahrzeuglenker haben sich gemäß § 8 Abs. 2 BStMG vor, während und nach jeder Fahrt auf mautpflichtigen Strecken von der technischen Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen, etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden, die Anzahl der Achsen auf der GO-Box einzustellen sowie jene Nachweise gemäß Punkt 5.2.3 mitzuführen, die eine Überprüfung der Zuordnung einer EURO-Emissionsklasse zu einer Tarifgruppe erlauben. Die Verhaltenspflichten des Kraftfahrzeuglenkers umfassen generell auch die Verpflichtung, sich mit der Bedeutung der unterschiedlichen Signaltöne der GO-Box gemäß Punkt 8.2.4.3. vertraut zu machen und das im Einzelnen in den nachfolgende Punkten 8.2.4.2 bis 8.2.4.4 festgelegte Verhalten zu setzen. Weiters sollten sie eine Abschirmverpackung im mautpflichtigen Kraftfahrzeug mitführen (siehe Punkt 3.3.3).
Der Kraftfahrzeuglenker ist verpflichtet, die im Zuge der Deklaration der EURO-Emissionsklasse gemäß Punkt 5.2 übergebene Fahrzeugdeklaration zu prüfen und im Kraftfahrzeug mitzuführen.
Im Falle des Verlustes oder Beschädigung der Fahrzeugdeklaration ist ein Nachdruck an jeder GO VERTRIEBSSTELLE oder zentral via SelfCare Portal vorzunehmen.
Im Falle von Datenänderungen, die insbesondere das Kraftfahrzeugkennzeichen, die hinterlegte EURO-Emissionsklasse oder die GO-Box Identifikationsnummer betreffen, ist eine neue Fahrzeugdeklaration an der GO VERTRIEBSSTELLE ausstellen zu lassen, die alte Fahrzeugdeklaration verliert damit ihre Gültigkeit. Die dabei einzuhaltende Vorgehensweise ist in Punkt 5.6.2 geregelt.

8.2.4.2 Vor der Fahrt

Vor dem Befahren des mautpflichtigen Straßennetzes hat sich der Kraftfahrzeuglenker 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 (zur Bedeutung der Signaltöne und den in diesem Zusammenhang zu setzenden Verhalten des Kraftfahrzeuglenkers siehe Punkt 8.2.4.3).
Diese Überprüfungspflicht umfasst jedenfalls auch die korrekte Deklarierung und Einstellung der Kategorie gemäß Punkt 8.2.2.
• Blinken sowohl die Leuchtanzeige 'Statusabfrage‘ als auch die Leuchtanzeige 'Achsanzahl‘ einmal kurz ‚grün‘, so bedeutet dies, dass die technische Funktionstüchtigkeit grundsätzlich gegeben ist.
• Blinken die Leuchtanzeige 'Statusabfrage‘ zweimal kurz 'rot‘ und die Leuchtanzeige ‚Achsanzahl‘ zweimal kurz ‚grün‘, so bedeutet dies, dass die technische Funktionstüchtigkeit grundsätzlich vorliegt. Zusätzlich informiert diese Leuchtanzeige darüber, dass das Mautguthaben im Pre-Pay-Verfahren unter den fix eingestellten Grenzwert (EUR 30,00) gefallen ist. Der Kraftfahrzeuglenker hat im eigenen Ermessen und in eigener Verantwortung für ein rechtzeitiges Wiederaufladen des Mautguthabens zu sorgen.
• Blinkt die Leuchtanzeige 'Statusabfrage‘ viermal kurz ‚rot‘, so bedeutet dies, dass keine Mautabbuchung möglich ist. Der Kraftfahrzeuglenker hat in diesem Fall umgehend die nächstgelegene GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen oder von seiner Absicht, das mautpflichtige Straßennetz zu befahren, Abstand zu nehmen.
• Blinkt die Leuchtanzeige 'Statusabfrage‘ und die Leuchtanzeige 'Achsanzahl‘ nicht (kein Blinken), so bedeutet dies, dass die GO-Box nicht funktionsfähig ist. Der Kraftfahrzeuglenker hat in diesem Fall umgehend die nächstgelegene GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen und vor der Weiterfahrt sein Kraftfahrzeug mit einer neuen funktionsfähigen GO-Box auszustatten (zum Austausch siehe Punkt 5.7.2).
Vor Fahrtantritt hat der Kraftfahrzeuglenker darüber hinaus anhand der Fahrzeugdeklaration zu prüfen, ob
• das am Kraftfahrzeug angebrachte Kraftfahrzeugkennzeichen mit dem auf der Fahrzeug-deklaration angeführten behördlichen Kraftfahrzeugkennzeichen übereinstimmt sowie
• die GO-Box Identifikationsnummer der mitgeführten GO-Box mit der auf der Fahrzeugdeklaration angeführten GO-Box Identifikationsnummer übereinstimmt.
Im Falle der Nichtübereinstimmung der geprüften Daten hat der Kraftfahrzeuglenker die nächste GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen und auf der mitgeführten GO-Box eine entsprechende Datenänderung gemäß Punkt 5.6.2 zu veranlassen. Für die Benutzung der mautpflichtigen Strecken bis zur GO VERTRIEBSSTELLE ist der angefallene geschuldete Differenzbetrag gemäß Punkt 7 nachzuzahlen.
Im Falle der Missachtung dieser Verpflichtung kann der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht werden.

8.2.4.3 Während der Fahrt
Während der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz ist die GO-Box ordnungsgemäß und dauerhaft an der Windschutzscheibe gemäß Punkt 8.1 anzubringen.

Damit eine ordnungsgemäße Mautabbuchung erfolgen kann, hat der Kraftfahrzeuglenker in Entsprechung des § 102 KFG sicherzustellen, dass während der Fahrt das behördliche Kraftfahrzeugkennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges dauerhaft vollständig sichtbar und nicht durch Verschmutzung, Schneebelag, Beschädigung oder Verformung unlesbar ist.
Dem Kraftfahrzeuglenker werden bei Durchfahren jeder Mautabbuchungsstelle akustische Signale zur Kenntnis gebracht, wobei zwischen informativen und zu beachtenden Signalen zu unterscheiden ist.

8.2.4.3.1 Folgende Signale gelten als Information für den jeweiligen Kraftfahrzeuglenker
• 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 EUR 30,00 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,
- der Kunde wird zum Austausch der GO-Box oder
- zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Anbringung der GO-Box aufgefordert.

8.2.4.3.2 Vom Kraftfahrzeuglenker zu beachtendes akustisches Signal
• 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.

8.2.4.3.3 Kein Signalton
Wenn kein Signalton erfolgt, hat keine Mautentrichtung stattgefunden. Es besteht keine Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut im Sinne des Punktes 7.1, dies jedoch ausnahmslos nur unter Einhaltung aller nachfolgenden Bedingungen:
• Die GO-Box ist im Sinne von Punkt 8.1 ordnungsgemäß montiert.
• Im Zeitpunkt des Durchfahrens einer Mautabbuchungsstelle war für die GO-Box im Post-Pay Verfahren ein gültiges Zahlungsmittel hinterlegt bzw. im Pre-Pay Verfahren war die GO-Box mit einem ausreichenden Mautguthaben aufgeladen.

• Die Funktionsfähigkeit der GO-Box wurde im Sinne von Punkt 8.2.4.2 sowie Punkt 8.2.4.4 überprüft.
• Die Kategorie des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges ist im Sinne von Punkt 8.2.2 auf der GO-Box ordnungsgemäß eingestellt.
• Das Kraftfahrzeugkennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges wurde im Sinne von Punkt 5.6 korrekt zum System angemeldet.
Werden diese Bedingungen nicht alle gemeinsam erfüllt, besteht die Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut im Sinne von Punkt 7.1.
Zur Verifizierung der akustischen Anzeige kann die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut an jeder GO VERTRIEBSSTELLE überprüft werden.
Kraftfahrzeuglenker mit einer Hörbeeinträchtigung sind von den Mitwirkungspflichten nicht befreit. Sie sind verpflichtet, die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut an den obgenannten GO VERTRIEBSSTELLEN zu überprüfen (siehe auch Punkt 8.2.4.4). Der Kunde hat auch die Möglichkeit, sich zuerst an das A. SERVICE CENTER (siehe auch Punkt 5.3) zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden.

8.2.4.4 Nach der Fahrt
Nach der Fahrt auf mautpflichtigen Strecken hat der Kraftfahrzeuglenker neuerlich die technische Funktionsfähigkeit der GO-Box zu überprüfen und bei nicht mehr gegebener Funktionsfähigkeit der GO-Box (analog den Bestimmungen in Punkt 8.2.4.2) gegebenenfalls einen offenen Mautbetrag mittels Nachzahlung gemäß Punkt 7.1 zu begleichen. Ansonsten wird der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht."
(Hervorhebungen nicht im Original)

III.2. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat erwogen:

III.2.1. Aufgrund des abgeführten Beweisverfahrens steht fest, dass bei Durchfahren einiger Mautportale eine Abbuchung der Maut nicht stattgefunden hat und deshalb keine ordnungsgemäße Entrichtung der Maut erfolgt ist. Ein technischer Defekt des Mautsystems lag nach den Feststellungen nicht vor und ergibt sich dies aus den in der Beweiswürdigung dargestellten Erwägungen. Eine Nachzahlung der Maut innerhalb der in der Mautordnung vorgesehenen Frist (100 km, 5 Stunden) hat nicht stattgefunden. Ebenso wenig hat die Zulassungsbesitzerin die Ersatzmaut bezahlt.

III.2.2. § 8 Abs. 2 BStMG regelt eine Pflicht des Bf sich über die Funktionsfähigkeit der GO-Box zu vergewissern und verweist Abs. 3 leg. cit. auf die Mautordnung, die diese Pflichten näher umschreibt.

Die Mautordnung in der hier anzuwendenden 45. Fassung sieht vor, dass der Lenker eines von der Regelung erfassten LKW während der Fahrt gewisse Pflichten hat.
Es ist dies zunächst die korrekte Anbringung der GO-Box gemäß Punkt 8.1. der Mautordnung, also etwa mindestens 10 cm oberhalb des Scheibenwischers in Ruhestellung. Schon hier ergibt sich, dass der Bf seine Pflichten nach der

Mautordnung nicht vollumfänglich erfüllt hat, weil die GO-Box knapp über dem Scheibenwischer angebracht war. Der Lenker hat aber die korrekte Anbringung der GO-Box im Rahmen jeder Fahrt (neu) zu überprüfen.
Der Bf war zudem verbunden, auf die Signaltöne der GO-Box zu achten. Nach den Feststellungen gab die GO-Box jedenfalls kein einfaches Signal ab, weshalb der Bf gewarnt hätte sein müssen. Da die GO-Box nicht wie üblich einzelne Bestätigungstöne von sich gegeben hat, was das Gericht als erwiesen ansieht, hätte dies den Bf dazu veranlassen müssen, die nächste GO-Vertriebsstelle aufzusuchen, den allenfalls nicht abgebuchten Betrag nachzuzahlen und die GO-Box mautordnungsgemäß anzubringen.

Die Anwendung des Punktes 8.2.4.3.3., Teil B der Mautordnung, nach welchem es in bestimmten Fällen zu keiner Nachentrichtung der Maut kommen muss, kommt nicht in Betracht, zumal feststeht, dass die GO-Box nicht im Sinne des Punkt 8.1. der Mautordnung ordnungsgemäß innerhalb des Rechtecks mindestens 10 cm über den Scheibenwischern, 30 cm unterhalb der oberen Windschutzscheibenkanten und zwischen der Mitte der Windschutzscheibe und der Mitte der Lenkradnabe montiert war.
Diese Regelung stellt nach der Judikatur des VwGH im Übrigen darauf ab, dass „die GO-Box sowohl vor der Fahrt als auch nach der Fahrt auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft wurde und diese jeweils vorlag und somit von der Entrichtung der Maut ausgegangen werden kann, auch wenn beim Durchfahren der Mautabbuchungsstelle kein Signalton zu hören war. In diesem Fall besteht dann, was im Einklang mit der gesetzlichen Regelung in § 20 Abs. 2 leg. cit. steht, keine Verpflichtung zur Nachentrichtung der Maut.“ (VwGH v. 28. November 2006, 2005/06/0156). Dies war vorliegend aber nicht der Fall, weil die GO-Box nicht korrekt montiert war.
„Abgesehen davon“, so der VwGH weiter, „müssten Regelungen in der Mautordnung, soweit es der Wortlaut in der Mautordnung zulässt, immer gesetzeskonform ausgelegt werden. Im Sinne des dargelegten Verständnisses des Punktes 8.2.4.3.3. der Mautordnung weist der letzte Absatz in diesem Punkt auch darauf hin, dass zur Verifizierung der akustischen Anzeige die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut beim Go Service Center oder an jeder Go Vertriebsstelle überprüft werden könne. In gleicher Weise wird in diesem letzten Absatz dieser Regelung darauf hingewiesen, dass der Nutzer die Möglichkeit habe, sich zuerst an das Call-Center zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden. Diese Regelungen in der angeführten Mautordnung verändern den Verwaltungsstraftatbestand gemäß § 20 Abs. 2 BStMG somit nicht“.

Es ist demnach zu bemerken, dass das gänzliche Ausbleiben von Signalen den Bf nicht entlasten kann, zumal ihm dieser aufgrund seiner Prüfpflichten gemäß § 8 Abs. 2 iVm 3 BStMG und der Mautordnung auffallen und er im Falle der fehlenden automatischen Abbuchung eine Nachzahlung vornehmen hätte müssen. War er sich nicht sicher, hätte er sich bei einer GO-Vertriebsstelle versichern müssen.

Im Rahmen ihrer normalen Funktionsweise informiert die GO-Box bei Fahren durch Mautportale durch einmaliges „Piepsen“ über die ordnungsgemäße Entrichtung der

Maut. Das musste der Bf wissen. Fehlt dieser einmalige Ton gänzlich oder treten mehrfache Töne auf, muss der Lenker, sofern nicht Punkte 8.2.4.3.3., Teil B der Mautordnung eingreift gewarnt sein und reagieren. Dies hat der Bf nicht getan.

Dem Bf ist somit vorzuwerfen, dass er seinen Pflichten als Fahrzeuglenker nicht nachgekommen ist, da er den sich aus § 8 BStMG und der Mautordnung ergebenden Handlungsanordnungen nicht nachgekommen ist. Diese Unterlassungen haben zu einer Verkürzung der Maut (nicht ordnungsgemäß entrichtet) geführt.

Der Bf hat somit das ihm vorgeworfene Delikt in objektiver Hinsicht verwirklicht.

III.3. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden 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.

§ 5 Abs. 1 S 2 VStG ordnet der Sache nach an, dass bei fahrlässigen Ungehorsamsdelikten der Verstoß gegen den entsprechenden verwaltungsstrafrechtlichen Rechtsbefehl grundsätzlich Fahrlässigkeit indiziert; der Täter muss diesfalls glaubhaft machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift „kein Verschulden trifft“ (*Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG § 5 Rz 5).

Beim Delikt nach § 20 Abs. 1 BStMG handelt es sich um ein sogenanntes Ungehorsamsdelikt im Sinne des § 5 Abs. 1 zweiter Satz VStG.

Zur Entkräftung der gesetzlichen Vermutung seines fahrlässigen Handelns hätte der Bf im Sinne der stRsp des Verwaltungsgerichtshofs initiativ alles darzulegen gehabt, was für seine Entlastung spricht. Mangels geeigneten Vorbringens ist es dem Bf nicht gelungen, iSd § 5 Abs. 1 VStG glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Einen relevanten Rechtsirrtum iSd § 5 Abs. 2 VStG hat der Bf nicht geltend gemacht.

Da keine Entschuldigungsgründe vorliegen, ist dem Bf die Tat auch in subjektiver Hinsicht zuzurechnen.

Die Anwendung der Bestimmung des § 45 Abs. 1 Z 4 VStG (Absehen von der Fortführung des Strafverfahrens/Erteilung einer Ermahnung) setzt voraus, dass die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner

Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind. Diese Voraussetzungen haben kumulativ vorzuliegen.
Die Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut dienen in erster Linie der Finanzierung, der Erhaltung und des Ausbaus des höherrangigen Straßennetzes und damit letztendlich der Sicherheit des Straßenverkehrs. Es ist dies ein der Allgemeinheit dienendes Rechtsgut von hoher Bedeutung. Aufgrund der Verkürzung von Mautbeträgen wurde in dieses doch erheblich eingegriffen, sodass eine Anwendung des § 45 Abs. 1 Z 4 VStG ausgeschlossen ist.

III.4. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG ist 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 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 Verwaltungsstrafrechts sind die §§ 32 bis 35 StGB sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Bei der Strafzumessung handelt es sich laut ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (z.B. VwGH 28.11.1966, 1846/65) innerhalb eines gesetzlichen Strafrahmens um eine Ermessensentscheidung, die nach den Kriterien des § 19 VStG vorzunehmen ist. Demgemäß obliegt es der Behörde in der Begründung ihres Bescheides die für die Ermessensausübung maßgeblichen Umstände und Erwägungen insoweit aufzuzeigen, als dies für die Rechtsverfolgung durch die Parteien und für die Nachprüfbarkeit des Ermessensaktes auf seine Übereinstimmung mit dem Sinn des Gesetzes erforderlich ist (vgl. u.a. VwSlg 8134 A/1971). § 19 Abs. 1 VStG enthält jene objektiven Kriterien, die Grundlage für jede Strafzumessung sind, egal ob sie durch Organmandat, Strafverfügung oder im ordentlichen Verfahren (§§ 40 – 46 VStG) erfolgt.
Darüber hinaus normiert Abs. 2 für das ordentliche Verfahren eine Reihe weiterer zu berücksichtigender subjektiver Umstände. Neben den explizit Genannten, wie insbesondere Verschulden und Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie allfällige Sorgepflichten, findet sich hinsichtlich der Erschwerungs- bzw. Milderungsgründe ein Verweis auf die §§ 32 bis 35 StGB.

Gemäß § 32 Abs. 2 StGB hat das Gericht bei der Bemessung der Strafe die Erschwerungs- und die Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, inwieweit die Tat auf eine gegenüber rechtlich geschützten Werten ablehnende oder gleichgültige Einstellung des Täters und inwieweit sie auf äußere Umstände

oder Beweggründe zurückzuführen ist, durch die sie auch einem mit den rechtlich geschützten Werten verbundenen Menschen naheliegen können. Nach Abs. 3 leg. cit. ist maßgeblich, wie intensiv ein Täter durch seine Handlung Pflichten verletzt hat, wie reiflich er seine Tat überlegt hat, wie sorgfältig er sie vorbereitet oder wie rücksichtslos er sie ausgeführt hat. Besondere Milderungsgründe liegen u.a. im Fall eines reumütigen Geständnisses, eines bisherigen ordentlichen Lebenswandels bzw. bisheriger Unbescholtenheit, achtenswerter Beweggründe, bloßer Unbesonnenheit, einer allgemein begreiflichen heftigen Gemütsbewegung, oder wenn die Tat unter einem Umstand, der einem Schuldausschließungs- oder Rechtfertigungsgrund nahekommt, begangen wurde, vor (vgl. § 34 StGB).

Der Bf ist nach den Angaben der belangten Behörde unbescholten. Es handelt sich dabei um einen wesentlichen Milderungsgrund.
Zudem gab die Bf-Vertreterin, die ebenso Vertreterin des Dienstgebers des Bf ist, an, dass der Bf ein besonders verlässlicher Dienstnehmer ist und einen ordentlichen Lebenswandel führt. Das Gericht hat keinen Grund an den Angaben der Vertreterin des Bf zu zweifeln. Sie wirkte sehr besonnen und glaubwürdig. Die Tat liegt nun auch schön länger (fast 20 Monate) zurück und wurde nichts bekannt, das sich der Bf seit damals nicht wohlverhalten hat. Wesentlichster Milderungsgrund ist jedoch vorliegend das Mitwirken des Bf an der Aufklärung des Sachverhalts, die Vorlage des Auszugs aus dem SelfCare-Portal, mit dem der Bf letztlich selbst nachgewiesen hat, dass es zu keiner Abbuchung der Maut gekommen ist (vgl. § 34 Abs. 1 Z 17 StGB). Es liegen daher etliche Milderungsgründe vor, die von Gewicht sind.
Mangels Vorliegens von Erschwerungsgründen überwiegen diese beträchtlich, sodass der Anwendungsbereich des § 20 VStG eröffnet ist.

Das Gericht geht davon aus, dass der Bf in Hinkunft sorgsamer seine Pflichten verfolgt. Er weiß jetzt um diese und wird angesichts der zu verhängenden Strafe, die auch bei der Unterschreitung der Mindeststrafe noch beträchtlich ist, umsichtiger auf die Signaltöne der GO-Box achten und diese auch korrekt anbringen wird.

Die Tat des Bf ist auf ein seit Jahren eingeübtes Verhalten zurückzuführen, das bislang keine Probleme verursacht hat. Zwar hatte der Bf die korrekte Anbringung der GO-Box bei jeder Fahrt zu prüfen, es ist aber doch nachvollziehbar, dass der Bf angesichts der Umstände keine Handlungen gesetzt hat. Sein Verschulden ist insofern zwar nicht nur gering aber doch auch nicht erheblich. Auch angesichts des geringen Einkommens des Bf geht das Gericht davon aus, dass mit der herabgesetzten Mindeststrafe von 150 Euro das Auslangen gefunden werden kann, um den Bf vor weiteren Taten der gleichen Art abhalten zu können.

IV. Im Ergebnis war die Tat des Bf als Verwaltungsübertretung strafbar und war spruchgemäß zu entscheiden. Der Beschwerde war im Punkt der Strafe aus den

dargelegten Gründen Folge zu geben und die Strafe herabzusetzen. Im Punkt der Schuld war sie als unbegründet abzuweisen und das angefochtene Straferkenntnis zu bestätigen.

V. Zu den Kosten

Zumal der Bf im Verfahren teilweise durchgedrungen ist, waren ihm für das verwaltungsgerichtliche Verfahren keine Kosten aufzuerlegen (§ 52 Abs. 8 VwGVG) und waren die Kosten für das behördliche Verfahren entsprechend herabzusetzen (10 %; § 64 VStG).

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 aktuellen 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. Die Bezug habende Judikatur wurde im Erkenntnis ausführlich dargetan. Es liegen auch sonst keine 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 Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

H i n w e i s e

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

2. Bitte erachten Sie den von der belangten Behörde mit der angefochtenen Entscheidung übermittelten Zahlschein als hinfällig. Sie erhalten von der genannten Behörde einen aktualisierten Zahlschein zugesandt.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Pohl