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-400292/9/BMa

Datum:
Linz, 7. März 2018

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Bergmayr-Mann über die Beschwerde des N.F., vertreten durch Mag. J.P., Rechtsanwalt in H., gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 12.10.2017, GZ: VerkR96-16897-2016, in einem Verfahren wegen Übertretung des Bundesstraßen-Mautgesetzes (BStMG), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird abgewiesen und der angefochtene Bescheid bestätigt.

II. Der Beschwerdeführer hat Verfahrenskosten für das Verfahren vor dem Rechtsmittelgericht iHv 60 Euro, zusätzlich zu den erstinstanzlichen, zu leisten.

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

Zu I.:

1.1. Mit dem in der Präambel angeführten Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck vom 05.01.2017, GZ: BHVBVerk-2016-413252/9-Ber, wurde der Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) wie folgt schuldig gesprochen und bestraft:

„Sie haben am 21.10.2016 um 07.46 Uhr den LKW mit dem amtlichen Kennzeichen X mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen im Gemeindegebiet von R. auf der A1 Westautobahn bei StrKm. 215,020 - Abschnitt Laakirchen West - Laakirchen Ost in Fahrtrichtung Wien auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:
§§6, 7 Abs. 1 und 8 Abs. 2 iVm § 20 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) idgF.

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	gemäß
300,00 Euro	30 Stunden	§ 20 Abs. 2 Bundesstraßen-Mautgesetz BGBl. 109/2002 i.d.g.F.

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:
30,- Euro als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt daher 330,00 Euro.“
[Hervorhebungen nicht übernommen]

1.2. Dagegen richtet sich die rechtzeitig eingebrachte Beschwerde, mit der im Wesentlichen ins Treffen geführt wurde, die GO-Box habe ein einmaliges Signal abgegeben und daher hätte eine Abbuchung erfolgen müssen. Der Bf sei daher davon ausgegangen, dass die GO-Box ordnungsgemäß funktioniert habe. Abschließend wurden die Anträge auf Anberaumung einer mündlichen Verhandlung, Einvernahme des Bf und des Zeugen K., Beauftragung eines Sachverständigen zur Überprüfung der GO-Box und Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens, gestellt.

2.1. Die Beschwerde wurde samt dem bezughabenden Verwaltungsstrafakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vorgelegt. Dieses entscheidet gemäß § 2 VwGVG durch die nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin.

2.2. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Akteneinsichtnahme und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 20.02.2018. In dieser wurde vom Vertreter des Bf erklärt, keine Einwände gegen die Verbindung des beim LVwG OÖ anhängigen Verfahrens LVwG – 400215 mit dem gegenständlichen zu haben. Das Verhandlungsprotokoll vom 19.12.2017, das im Verfahren LVwG – 400215 erstellt wurde, gilt als verlesen und es wurde auf eine Beweiswiederholung verzichtet. Zur Beweisaufnahme wurden als Zeugen M.G. und S.M. einvernommen und der Amtssachverständige TOAR DI R.H. zur Erstellung von Befund und Gutachten beauftragt und dazu befragt.
Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat auch Einschau genommen in das ihm vom Bf vorgelegte Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Salzburg vom 10.07.2017 zu den Zln. 405-4/1119/1/8-2017, 405-4/1120/1/8-2017, 405-4/1121/1/8-2017, 405-4/1122/1/8-2017, 405-4/1123/1/8-2017, 405-4/1124/1/8-2017, 405-4/1125/1/8-2017, 405-4/1126/1/8-2017, 405-4/1127/1/8-2017, 405-4/1128/1/8-2017, 405-4/1129/1/8-2017, 405-4/1130/1/8-2017, 405-4/1131/1/8-2017, 405-4/1132/1/8-2017, 405-4/1133/1/8-2017, 405-4/1134/1/8-2017.

3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat erwogen:

3.1. Folgender rechtlich relevanter Sachverhalt wird festgestellt:

Der Bf hat am 21.10.2016 um 07:46 Uhr im Gemeindegebiet von R., auf der A1 Westautobahn in Fahrtrichtung Wien, bei Strkm 215.020, ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gelenkt. Dieses Straßennetz unterliegt der Mautpflicht und der Bf hat die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet. Im Kfz des Bf war für die Mautabbuchungen eine GO-Box montiert. Die Batterie dieser GO-Box war seit 19.09.2016 entleert. Aus diesem Grund wurden keine Mautbuchungen mehr durchgeführt, die GO-Box hat auch keine optischen oder akustischen Signale mehr von sich gegeben.

Der Bf hat seine gesetzliche Mitwirkungspflicht durch die Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit der GO-Box durch Drücken der Statustaste vor Fahrtbeginn nicht eingehalten oder er hat auf das Nichtaufleuchten der Statusleuchte nicht in der gesetzlich vorgesehenen Weise reagiert.

Vom ASV wurde folgender Befund und nachstehendes Gutachten erstattet:

Befund:

„Am 25.01.2018 fuhr der Sachverständige mit der ggst. GO-Box, die von der Verfahrensleiterin übermittelt wurde, nach W. Im Beisein vom Amtssachverständigen R.H. wurde die GO-Box überprüft, d.h. die GO-Box wurde auf einen „Mautbalken“ gelegt und es wurde kontrolliert, ob die GO-Box im übergebenen Zustand kommunikationsfähig ist.
Dabei stellte sich heraus, dass die GO-Box im Originalzustand, wie sie der Sachverständige erhalten hat, keine Funktion ausübt und mit dem Mautbalken der im Labor simuliert werden kann, keine Kommunikation ausführt. Auf Anweisung vom Sachverständigen wurde dann vom ASFINAG-Mitarbeiter des Labors die GO-Box aufgebrochen und unter einer Lupe nach augenscheinlichen Fehlern, Bruch einer Lötstelle, Fehlen eines Chips oder Defekt eines Kondensators kontrolliert. Diese augenscheinliche Kontrolle ergab keinen erkennbaren Fehler. Daraufhin wurde wieder probiert mit dem Mautbalken zu kommunizieren, und zwar ohne dass das Gehäuse rund um die Schaltplatine montiert gewesen ist.
Auch dieser Versuch hat gezeigt, dass es sich um eine sog.“ tote GO-Box“ handelt die keine Kommunikation zulässt.
Im Anschluss daran wurde vom Sachverständigen verlangt, eine neue Batterie auf die ggst. GO-Box aufzulöten. Das wurde vor den Augen des Sachverständigen durchgeführt und dann, nachdem die Lötung erfolgt ist, also nur eine neue Batterie angelötet wurde, konnte augenscheinlich festgestellt werden, dass die optische Statusanzeige funktioniert. Das war dann der erste Befund und dann hat auch die Kommunikation mit dem Mautbalken im Labor stattgefunden und es konnte die korrekte Abbuchung als auch das korrekte Piepsen, das ist die Quittierung der korrekten Abbuchung, akustisch festgestellt werden. Zusammenfassend ist daher im Hinblick auf die durchgeführte Untersuchung festzuhalten, dass der einzige Reparaturpunkt oder Austauschpunkt der notwendig war, um die ggst. GO-Box wieder zum Funktionieren zu bringen der Austausch der Batterie war. Der Status der Batterie war leer und zwar war zum Zeitpunkt der Überprüfung am 15. Jänner in W. die Batterie schon so lange leer, dass auch die letzten 100 Abbuchungen, die normalerweise gespeichert werden, in diesem Fall auch durch die lange stromlose Zeit im System verloren gegangen sind. Es konnte von der ggst. GO-Box auch mit der neuen Batterie dann überhaupt keine Auslesung von Transaktionen in der Vergangenheit durchgeführt werden. Das ist ein signifikanter Hinweis, dass die GO-Box schon längere Zeit stromlos ist, denn wenn die GO-Box nur für eine Woche oder zwei Wochen stromlos ist, dann würde man noch eine Restauslesung mit dem System der ASFINAG durchführen können.“

Gutachten:

„Im Hinblick auf die durchgeführten Überprüfungen ist daher aus technischer Sicht einwandfrei festzuhalten, dass das Nichtfunktionieren oder das Versagen oder Nichtkommunizieren der ggst. GO-Box ausschließlich auf eine leere Batterie zurückzuführen ist. Der Tausch der Batterie hat eben genügt um die volle Funktionsfähigkeit der GO-Box zur erreichen. Nachdem sowohl der Lautsprecher als auch die optische Statusanzeige funktioniert haben, ist daher festzuhalten, dass bei intakter Stromversorgung ein Lenker sowohl das Piepsen als auch die optische Statusanzeige augenscheinlich wahrnehmen hätte müssen. Laut Mautordnung wäre der Fahrer vor Inbetriebnahme nach einer längeren Fahrtunterbrechung dazu verpflichtet. Speziell wenn er in der Früh das Fahrzeug übernimmt, hätte er durch das Drücken der Statusanzeige erkennen müssen ob die Batterie funktionstauglich ist, d.h. die Statusanzeige leuchtet oder

sie leuchtet nicht. Im Hinblick auf den vorliegenden Befund ist daher eindeutig festzuhalten, dass die Statusanzeige über mehrere Wochen nicht geleuchtet hat und wenn die Statusanzeige nicht geleuchtet hat, dann war auch kein akustischer Ton, also ein Quittieren durch ein Piepsen möglich, obwohl der Lautsprecher korrekt funktioniert, wie hier bei der Überprüfung festgestellt worden ist.

Zusammenfassend ist daher im Hinblick auf die durchgeführten Untersuchungen eindeutig festzuhalten, dass das Nichtfunktionieren auf eine nicht vorhandene Stromversorgung zurückzuführen ist und dass im Hinblick auf die vorliegenden Leistungsverzeichnisse die Stromversorgung über mehrere Wochen unterbrochen war und dieser Defekt ausschließlich auf eine sog. leere Batterie zurückzuführen ist, die dann umgangssprachlich eine tote GO-Box hervorruft, die keine Kommunikation mit Mautsystemen durchführt. Der einzige Mangel, das ist dezidiert festzuhalten, war die leere Batterie. Die GO-Box war komplett funktionsfähig nachdem die Batterie getauscht worden ist.

Zu der Frage, ob eben eine Lötstelle bei der ggst. GO-Box defekt ist, ist festzuhalten, das kann dezidiert ausgeschlossen werden, weil - wie bereits ausgeführt - ausschließlich die Batterie getauscht wurde, sonst wurde an der GO-Box keine Manipulation durchgeführt und nach dem Tausch der Batterie hat die GO-Box einwandfrei funktioniert. Wäre ein elektrischer Bauteil, eine Lötstelle, defekt oder eine eingeätzte Leitung unterbrochen, so wäre das nicht durch den Tausch der Batterie alleine zu beheben gewesen.

Zu der Frage, ob eine Beeinflussung der Kommunikation durch z.B. Konverter bzw. Geräte verursacht werden kann, die elektromagnetische Strahlen aussenden, dazu ist festzuhalten, dass das grundsätzlich möglich ist. Von der Österreichischen Post sind bestimmte Frequenzen für bestimmte Anwendungsbereiche z.B. Handytelefonie, Polizeifunk, CB-Funk, Fernsehen etc. freigegeben. Wenn ein Gerät verwendet wird, das in Österreich eine legale Zulassung hat und von der Österreichischen Post genehmigt werden kann, dann ist eine Beeinflussung der Geräte aufgrund ihrer Frequenzen dezidiert auszuschließen. Wenn, wie dem Sachverständigen aber auch bekannt ist, z.B. Geräte aus Vietnam oder China importiert werden, die in der EU keine legale Zulassung besitzen, kann sodann eine Störfunktion dieser Geräte, deren Funktion und Betrieb nicht genau nachvollzogen werden kann, nicht ausgeschlossen werden. Durch illegal verwendete Geräte kann eine Störung auftreten bzw. kann eine Störung nicht mehr ausgeschlossen werden, legale in Österreich zugelassene Geräte sind geprüft und entsprechend getestet, sodass eine derartige Störung sicher vermieden wird.

Ergänzend ist festzuhalten, dass im ggst. Fall die Störung ja dann Wochen anhalten hätte müssen und man muss sich das in der Praxis so vorstellen, wenn man bei einem illegalen Gerät vorbeifährt, so dann solange man im Einflussbereich dieses Gerätes ist, das hat vielleicht eine Ausstrahlung von 100 oder von 300 oder 400 Metern, in dem Bereich würde dann die Kommunikation nachweislich gestört werden können. Wenn man dann aus dem Bereich herausfährt und zum nächsten Mautbalken, der sich einige Kilometer dahinter befindet und zum übernächsten, der wieder einige Kilometer sich dahinter befindet, würde so eine Störung sich nur punktuell, d.h. in Bezug auf einen Mautbalken auswirken. Dass eine Störung sozusagen soweit reicht, dass sie auf der Westautobahn von Salzburg bis St. Valentin reicht, das kann dezidiert auch ausgeschlossen werden.

Entsprechend dem Leistungsverzeichnis der GO-Box ist festzuhalten, dass vom 19.09. bis 31.10.2016 die GO-Box außer Betrieb war, d.h. keine reguläre Kommunikation stattgefunden hat.

Ergänzend auf die Frage der Rechtsvertretung, wie lange eigentlich die Batterie funktionieren müsste, ist festzuhalten, dass in der Mautordnung festgehalten wird, dass die ASFINAG laut Mautordnung eine Garantie für fünf Jahre übernimmt, d.h. bei einem üblichen Abbuchungskollektiv ist davon auszugehen, dass die Batterie für fünf Jahre bei üblicher Mautabbuchung ausgelegt ist.

Auf Frage der Rechtsvertretung, ob im ggst. Fall die GO-Box eine mechanische Schädigung aufweist, ist festzuhalten, dass eine mechanische Schädigung dezidiert ausgeschlossen werden kann, weil, wie im Befund erwähnt, nur die Batterie getauscht werden musste und dann die GO-Box korrekt funktioniert hat, also ein mechanischer Schaden ist nicht vorhanden. Der einzige „Defekt“ war die leere Batterie.

Im Hinblick auf die Frage der Rechtsvertretung, ob es möglich ist, dass ein illegales Gerät, das die Kommunikation zwischen GO-Box und Mautbalken stört, z.B. von einem vorbeifahrenden Fahrzeug sich befindet oder sich z.B. auch am Fahrbahnrand sich befindet und diese Störung sich dann punktuell auswirkt, dazu ist festzuhalten, diese Möglichkeit gibt es, es kann punktuell im Bereich der Nahfeldkommunikation so ein Störsender kurzzeitig wirken und wenn dieser Störsender sich im Bereich in einem danebenfahrenden Auto oder auch einem Menschen der dann, sage ich, vielleicht 50 oder 100 Meter neben dem Mautbalken steht, dann kann so eine Störung auftreten. Das ist dezidiert möglich, darum hat ja die Österreichische Post diesen Umstand unterbunden.

Zu der Frage, ob es möglich ist, dass der Energiezustand oder der Ladezustand der Batterie einen derartigen Status gehabt hat, dass z.B. ein Abbuchen möglich wäre und ein Piepsen oder ein Aufleuchten nicht, oder umgekehrt, dazu ist festzuhalten, dass wenn der Ladezustand das Minimum unterschreitet es weder zu einer optischen oder akustischen Anzeige kommt, noch zu einer Kommunikation. Wenn die Mindestkapazität der Batterie unterschritten ist, dann spricht man von der „toten GO-Box“ die komplett funktionsunfähig ist.

Im Hinblick auf die Frage des Rechtsvertreters, ob man von der Batterie den heutigen Status bzw. bei der Prüfung am 25.01.2018 irgendwelche Rückschlüsse ziehen kann, welches Batterieniveau zu einem bestimmten Zeitpunkt vorhanden war, kann im Hinblick auf die Batterie nicht gezogen werden, da gibt es keine sozusagen Entladungskurve die da nachvollzogen werden kann und zu einem bestimmten Zeitpunkt das Unterschreiten des Mindestniveaus festhalten zu können. Es gibt dazu ausschließlich das Leistungsverzeichnis ob in dem bestimmten Zeitraum die GO-Box nicht mehr mit dem Mautbalken kommuniziert hat.

Auf Befragen der Rechtsvertretung, ob es möglich ist, dass wenn zwei Fahrzeuge sehr knapp hintereinanderfahren, dass es dann zu keiner Abbuchung kommt.
Dazu ist festzuhalten, diese Möglichkeit besteht wenn zwei Fahrzeuge z.B. nur einen Abstand von wenigen Metern hintereinanderfahren, kann es sein, dass die korrekt montierte GO-Box des dahinterfahrenden Fahrzeuges im sog. Funkschatten des ersten Fahrzeuges fährt, bei Einhaltung eines korrekten Tiefenabstandes kann es aber auch

ausgeschlossen werden. Aber wenn es sehr knapp auffährt und vor einem ein hohes Fahrzeug fährt, die Aufbauhöhe laut KFG kann vier Meter sein, kann es sein, dass die Zeit nicht ausreicht, um aus dem Funkschatten herauszutreten und es dann zu einer Nichtabbuchung kommt. Weitere Möglichkeit für eine Nichtabbuchung kann sein, dass das System oder ein Mautbalken punktuell ausgeschaltet ist, das ist zu Wartungszwecken immer wieder erforderlich oder dass im Hinblick auf eine Systemüberlastung kurzzeitig die Abbuchung nicht korrekt durchgeführt wird. In beiden Fällen, die eben genannt wurden, erfolgt aber da die Nichtabbuchung. Für die ASFINAG nachvollziehbar ist eine automatische Nachrechnung, ohne dass eine Nichtabbuchung dem LKW-Fahrer zur Last gelegt wird."

3.2. Beweiswürdigend wird ausgeführt, dass sich der festgestellte Sachverhalt aus dem vorgelegten Behördenakt, den glaubwürdigen Zeugenaussagen in der mündlichen Verhandlung am 19.12.2017 und dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten, das der Amtssachverständige DI R.H. in der fortgesetzten öffentlichen mündlichen Verhandlung am 20.02.2018 erstattet hatte, ergibt.
Dass eine Ersatzmaut vom Bf entsprechend den gesetzlichen Vorgaben entrichtet worden wäre, die einen Strafaufhebungsgrund darstellen würde, wird von der Beschwerde gar nicht behauptet.
Die beantragte Einvernahme des R.K. konnte unterbleiben, ist hier doch ausschließlich das Verhalten des Bf und nicht jenes der ASFINAG zu beurteilen gewesen. Auch ohne die beantragte Befragung des Bf konnte der entscheidungswesentliche Sachverhalt festgestellt werden, sodass auch diesem Antrag nicht Folge zu geben war. Dem Bf wurde durch ordnungsgemäße Ladung die Möglichkeit eingeräumt, sich persönlich zu äußern. Er ist aber zur mündlichen Verhandlung nicht gekommen und die Gründe für sein Fernbleiben wurden nicht weiter belegt.

3.3. In rechtlicher Hinsicht hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erwogen:

3.3.1. Gemäß § 6 Bundesstraßenmautgesetz (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 Bundesstraßenmautgesetz 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. 2 BStMG hat sich u.a. der Fahrzeuglenker bei der 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 des Fahrzeugs und – mit Ausnahme des Falls 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 Fahrzeugs zu einer Tarifgruppe gemäß § 9 Abs. 5 und 6 ermöglichen.

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.

Teil B der Mautordnung für die Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs, Punkt 8: Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers:

„8.2.4 Überprüfen 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 Kunde 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 Fahrzeugdeklaration 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 ASFINAG SERVICE CENTER (siehe auch Punkt 5.3) zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden.“

3.3.2. Wie sich aus den Feststellungen ergibt, ist der Bf seiner Pflicht als Fahrer vor Fahrtantritt die Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu prüfen, um etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden, nicht nachgekommen. So hat er entweder die Statustaste zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit der GO-Box nicht betätigt, im Falle der Betätigung hätte ihm auffallen müssen, dass die Statusdiode nicht aufleuchtet, weil – wie der Sachverständige dargelegt hatte – der ausschließliche Grund der Funktionsunfähigkeit der GO-Box die entleert Batterie war, oder er hat, obwohl er erkannt hatte, dass die Statusleuchte nicht aufleuchtet, diese Funktionsstörung nicht gemeldet.

Damit aber hat er die ihm obliegenden Pflichten nach dem BStMG als Lenker eines Kfz von mehr als 3,5 Tonnen auf einem mautpflichtigen Straßennetz nicht beachtet.

Den Ausführungen des Rechtsvertreters des Bf, es sei möglich, dass die Abbuchung nicht erfolgt war, weil sich in der Nähe der Abbuchungsstelle ein Störsender befunden habe, oder die Abbuchung sei nicht erfolgt, weil der Lkw des Bf in einem so knappen Abstand hinter einem anderen Fahrzeug gefahren sei, dass die Kommunikation der GO-Box mit der Abbuchungsstelle auf der Autobahn nicht funktioniert habe, werden die Ausführungen des Amtssachverständigen entgegengehalten, wonach es in einem solchen Fall lediglich kurzfristig zu keinen Abbuchungen kommen würde. Im gegenständlichen Fall jedoch wurde festgestellt, dass die GO-Box seit 19.09.2016 bis zum 31.10.2016 nicht mehr funktioniert hat, sodass daraus geschlossen werden konnte, dass auch zum vorgeworfenen

Tatzeitpunkt der Batteriestand der GO-Box derart niedrig war, dass keine Abbuchung erfolgen konnte und auch weder ein akustisches noch ein optisches Signal gesendet wurde, unabhängig von allfälligen Störquellen oder einem zu knappen Abstand zu einem anderen Lkw.

Der Vertreterin der belangten Behörde ist dbzgl. beizupflichten, dass – sollte sich eine dauernde Störquelle im Bereich des Lkw des Bf befunden haben – eine solche auch nach dem 31.10.2016, nach dem Zeitpunkt des Austausches der gegenständlichen GO-Box, auftreten hätten müssen. Weitere Störfälle wurden aber nach einem Austausch der GO-Box nicht mehr registriert.

Weil der Bf die vorgeschriebene Maut nicht entrichtet hat, hat er das Tatbild der ihm vorgeworfenen Verwaltungsübertretung erfüllt.

3.3.3. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. 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.

Auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung stellt ein Ungehorsamsdelikt dar. Es genügt daher fahrlässige Tatbegehung. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hat der Bf initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht. Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachen-vorbringen und durch Beibringen von Beweismitteln oder die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen für die "Glaubhaftmachung" nicht.

Weil der Bf den ihm obliegenden Pflichten zur Überprüfung der GO-Box vor Fahrtantritt oder Meldung der Funktionsstörung nicht nachgekommen war, hat er zumindest fahrlässig gehandelt, wobei als Verschuldensgrad grobe Fahrlässigkeit angenommen wird, hat sich doch gezeigt, dass die GO-Box über einen längeren Zeitraum, nämlich mehr als einen Monat, funktionsunfähig war, was dem Bf auffallen hätte müssen.

3.3.4. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG idgF sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.
Nach Abs. 2 leg. cit. sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 – 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 Verwaltungsstrafrechts sind die §§ 32 – 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

3.3.5. Weil lediglich die Mindeststrafe verhängt wurde, erübrigt sich eine weitere Auseinandersetzung mit den Strafzumessungsgründen. Weil weder Straferschwerungs- noch Strafmilderungsgründe vorliegen und damit auch nicht von einem Überwiegen von Strafmilderungsgründen ausgegangen werden kann, konnte die Mindeststrafe auch nicht unterschritten werden. Mit der Verhängung des im Spruch dieses Erkenntnisses angeführten Strafbetrags ist eine ausreichende Sanktion gesetzt, um dem Bf die Unrechtmäßigkeit seiner Handlung eindringlich vor Augen zu führen. Auch aus generalpräventiven Gründen kann mit der verhängten Strafe das Auslangen gefunden werden.

Zu II.:
Zumal der Beschwerde keine Folge gegeben wurde, waren gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG Kosten für das Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich in Höhe von 20 % der verhängten Strafe vorzuschreiben.

Zu III.:
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. Insbesondere weicht die gegenständliche Entscheidung von der als einheitlich zu beurteilenden Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht ab.

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

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

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Bergmayr-Mann