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

Geschäftszeichen:
LVwG-400604/11/FP

Datum:
Linz, 21. März 2023

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde von A R, X, vertreten durch Dr. R G & Dr. C R LL.M, Rechtsanwälte in X gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land vom 15. Februar 2022, GZ: BHWL/921180027184/21, wegen einer Übertretung des Bundesstraßenmautgesetzes, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 60 Euro zu leisten.

III. Gegen diese Entscheidung 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. In dem im Rubrum genannten Straferkenntnis warf die belangte Behörde dem Beschwerdeführer (Bf) vor, er habe am 11. Oktober 2021 um 11:22 Uhr ein Fahrzeug mit über 3,5 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht bei Eberstalzell, A1 Str.km 202,7, Abschnitt Eberstalzell-Vorchdorf, Staatsgrenze Walserberg auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben. Es hätten keine Mautabbuchungen stattgefunden. „Eine Einhaltung der gesetzlichen Mitwirkungspflicht, die in der Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes besteht, fand nicht statt“, weshalb die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet worden sei. Die belangte Behörde verhängte eine Geldstrafe von 300 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 33 Stunden) und sprach aus, dass 30 Euro an Verfahrenskostenbeitrag zu bezahlen seien.

Eine Begründung fand nicht statt, die belangte Behörde verwies lediglich unkonkret auf eine Stellungnahme der ASFiNAG.

I.2. Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Bf rechtzeitig Beschwerde.

Der Bf begründete im Wesentlichen damit, dass das Straferkenntnis nicht begründet sei. Die belangte Behörde sei nicht auf das Vorbringen des Bf eingegangen und habe seine Beweisanträge übergangen. Der Bf sei im Umgang mit der GO-Box vertraut und habe alle notwendigen Überprüfungen durchgeführt. Es habe keine Information über die Notwendigkeit des Tauschs stattgefunden. Es habe im Übrigen gemäß Punkt 8.2.4.3.3 keine Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut gegeben. Zudem liege kein Verschulden vor.
Die Behörde hätte den Bf allenfalls lediglich ermahnen dürfen.
Der Bf sei unbescholten.

I.3. Die belangte Behörde legte dem Verwaltungsgericht die Beschwerde samt Akt am 17. März 2022 zur Entscheidung vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu fällen.

II.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Bezug habenden Verwaltungsstrafakt sowie durch öffentliche mündliche Verhandlung. In der Verhandlung war der antragsgemäß geladene technische Amtssachverständige anwesend, der zur Funktionsweise der GO-Box Auskunft gab. Der Meldungsleger wurde als Zeuge vernommen. Er brachte die verfahrensgegenständliche GO-Box mit, welche sich in einem funktionslosen Zustand befand. Der Bf erschien unentschuldigt nicht, weshalb er vom Gericht nicht zu seinen Wahrnehmungen und nicht zu seinen Handlungen in Bezug auf

seine Pflichten nach dem BStMG und der Mautordnung befragt werden konnte. Auf seine und die Einvernahme des beantragten Zeugen L wurde vom Bf-Vertreter verzichtet.

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

Der Bf lenkte am 11. Oktober 2021 um 11:22 Uhr einen LKW mit einem 3,5 Tonnen übersteigenden höchsten zulässigen Gesamtgewicht (KZ: X) auf der Autobahn A1 in Eberstalzell, Str.km 202,7, Abschnitt Eberstalzell-Vorchdorf, Staatsgrenze Walserberg. [Straferkenntnis, Einzelleistungsnachweis, Anzeige, zugestandener Sachverhalt]

Die GO-Box war am Tattag bereits um 06:11 Uhr bei Durchfahren des Mautportals Szbg. Bergheim-W. – Salzburg Nord funktionslos und wurde erst am 20. Oktober 2021 gegen ein neues Gerät getauscht. [Schreiben ASFiNAG, Einzelleistungsnachweis, ASV, Zeuge Sch]

Die Entfernung zwischen dem Knoten Voralpenkreuz und der Autobahnabfahrt Eberstalzell beträgt ca. 4 km. Das Kontrollportal Wels West – KN Voralpenkreuz wurde um 09:22 Uhr durchfahren, das Kontrollportal Eberstalzell – Vorchdorf (Tatort) um 11:22 Uhr [Einzelleistungsnachweis]

Die GO-Box war bei Durchfahren des Portals vor dem Kontrollportal Szbg. Bergheim-W. – Salzburg Nord (06:11 Uhr) funktionslos, gab weder Töne von sich, noch leuchteten LEDs auf.
Der Bf hat die GO-Box nicht vor Antritt der Fahrt, jedenfalls aber nicht während dieser, noch nach der Fahrt und auch nicht bis zum 20. Oktober 2021 auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft.
[Schreiben ASFiNAG, Einzelleistungsnachweis, ASV, Zeuge Sch]

Hätte der Bf während und nach der Fahrt die GO-Box auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft und hätte er auf das Fehlen von Signaltönen geachtet, hätte er aufgrund dessen und aufgrund des Nichtaufleuchtens bei Tastendruck bemerkt, dass die GO-Box defekt und keine Abbuchung der Maut möglich war.

Es fand keine Nachzahlung der Maut binnen 100 km und fünf Stunden statt. [Stellungnahme ASFINAG, Vorbringen Bf]

Es wurde keine Ersatzmaut entrichtet [Anzeige, Beschwerde]

II.3. Beweiswürdigung

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem abgeführten Beweisverfahren, insbesondere den in Klammern angegebenen Beweismitteln.

Aufgrund des abgeführten Beweisverfahrens steht fest, dass die GO-Box, die im vom Bf gelenkten Fahrzeug zum Tatzeitpunkt angebracht war, bereits seit dem Durchfahren von mindestens acht Mautportalen gänzlich funktionslos war.
Dies ergibt sich aus den Angaben des Zeugen Sch, dem Einzelleistungsnachweis (insb. Blg. . /1) und insbesondere dem Gutachten des ASV sowie aus Kenntnissen des Gerichts aus anderen Verfahren in denen die Thematik einer defekten GO-Box thematisiert wurde.
Im Verfahren hat sich überdies ergeben, dass die im Einzelleistungsnachweis ersichtlichen Durchfahrtszeiten bei Portalen, die keine Kontrollportale vom System aufgrund allgemein gültiger Annahmen (zB. übliche Geschwindigkeit) errechnet werden, d.h. es hat diesfalls – in vorliegendem Fall – kein Kontakt zwischen dem Portal und den „normalen“ Portalen stattgefunden, sondern wird die Lokalisierung und Feststellung der Route im Wege der Kontrollportale mittels Kennzeichenerkennung vorgenommen.

Den Umstand, dass der LKW zur Tatzeit am Tatort war und keine Mautentrichtung stattgefunden hat, war nicht bestritten, weshalb der Umstand, dass keine Lichtbilder vom Tattag mehr vorlagen nicht von Relevanz ist.

Der Zeuge Sch, der die generelle und die konkrete fallbezogene Vorgehensweise der Mautaufsicht lebensnah und nachvollziehbar schildern konnte, hat dargelegt, dass das nächstgelegene Team der Mautaufsicht bei Erkennen eines Verstoßes durch das automatische Überwachungssystem alarmiert wird und dann den jeweiligen Verdächtigen an geeigneter Stelle ausleitet. Dies war vorliegend am 20. Oktober 2021 der Fall. Der Zeuge hat beschrieben, dass dann eine zweistufige Kontrolle erfolgt, indem die GO-Box zunächst im Wege der am Einsatzfahrzeug angebrachten Antenne abgefragt wird und dann eine unmittelbare Kontrolle des Geräts durch Drücken der Taste erfolgt. Dabei sei festgestellt worden, dass die GO-Box defekt war.
Dies steht in Einklang mit den Darstellungen des ASV, der entsprechend dem Kenntnisstand des Gerichts aus anderen Verfahren nachvollziehbar die technischen Eigenschaften der GO-Box beschreiben konnte woraus sich im Ergebnis ergab, dass eine GO-Box aufgrund ihrer technischen Architektur als Platine mit elektronischen Bauteilen und einer Batterie idR entweder ein Komplettausfall vorliegen kann oder die GO-Box dem Grunde nach funktioniert. (vgl. LVwG Oö. 3. September 2019, LVwG-400325/5/FP uva.)
Der Sachverständige hat dargelegt, dass bei einer am Ende ihres Lebenszyklus befindlichen Batterie, bei Durchführung des Selbsttests bei Beginn der Fahrt eventuell noch die Prüfung durchgeführt werden kann und die LEDs, die wenig Strombedarf haben noch aufleuchten können, dann aber spätestens bei Durchfahren des ersten Portals der Reststrom verbraucht wird und die GO-Box dann funktionslos ist und keine optischen oder akustischen Signale mehr abgeben kann.

Es ergibt sich für den ggst. Fall, dass nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann, dass der Bf vor Antritt seiner Fahrt in Wals noch erfolgreich einen Funktionstest durchführen konnte, jedoch die Funktion der GO-Box spätestens beim ersten Kontrollportal Szbg. Bergheim-W. – Salzburg Nord (um 6:11 Uhr) nicht mehr gegeben war, weil bei diesem Portal bereits eine Fehlfunktion registriert worden ist und das System bereits hier, neben Anfertigung eines zum Zeitpunkt der Verhandlung nicht mehr verfügbaren Lichtbildes, ein Verstoß registriert und die Mautaufsicht alarmiert wurde. Allerdings glaubt das Gericht dem Bf nicht, dass er vor Fahrtantritt eine Kontrolle der GO-Box vorgenommen hat, weil aufgrund der Umstände auch sonst feststeht, dass der Bf die GO-Box nicht kontrolliert hat, nämlich nicht zwischendurch bei einer offensichtlichen Fahrtunterbrechung im Raum um den Knoten Voralpenkreuz, nicht nach der Fahrt und nicht bei Antritt, während und nach den Fahrten an den Folgetagen. Wenn dies der Fall gewesen wäre, müsste man annehmen, dass der Bf die festgestellte Fehlfunktion ignoriert hat. Es ist lebensfremd anzunehmen, dass der Bf eine solche Kontrolle „zufällig“ am Tattag vorgenommen hat, wenn er sich sonst nicht um die GO-Box kümmert. Insofern steht aber jedenfalls fest, dass der Bf die Kontrolle der GO-Box während der Fahrt entweder nicht durchgeführt oder der Bf das Ergebnis einer Kontrolle oder die fehlenden Signaltöne ignoriert hat, ohne die zeitgerechte Möglichkeit zur Nachzahlung der Maut samt GO-Box-Tausch genützt zu haben.
Der Bf hat es vorgezogen, nicht zur Verhandlung zu erscheinen, weshalb er zu seiner Vorgehensweise in Zusammenhang mit seinen Pflichten nach dem BStMG und der Mautordnung nicht befragt werden konnte. Die Angaben seines Rechtsvertreters (das Gerät habe grün geleuchtet), die rudimentär waren, konnten das Gericht nicht überzeugen. Vielmehr steht aufgrund unverrückbarer technischer Umstände und der Aussage des Mautaufsichtsorgans, das feststellen konnte, dass die GO-Box funktionslos war, dass der Bf mit einer für ihn erkennbar defekten GO-Box die Autobahn befahren hat. Schließlich wurde die Funktionslosigkeit der GO-Box schon zuvor vom System der ASFiNAG registriert.

Es ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass zwischen dem Durchfahren der beiden Kontrollportale Knoten Voralpenkreuz und Eberstalzell zwei Stunden (09:22 Uhr – 11:22 Uhr) lagen, diese beiden Orte aber nur wenige Fahrminuten voneinander entfernt liegen. Es ergibt sich zwingend, dass der Bf seine Fahrt in der Zwischenzeit längerfristig unterbrochen haben muss. Es ergibt sich daraus aber auch, dass der Bf gegen 11:00 Uhr seine Fahrt neuerlich angetreten haben muss. Auch dazu konnte der Bf angesichts seiner fehlenden Mitwirkung im Verfahren nicht befragt werden Allerdings muss die GO-Box nach dem Gesagten bei diesem neuerlichen Fahrtantritt bereits defekt gewesen sein und hätte dem Bf bei entsprechender Überprüfung diesfalls die Funktionslosigkeit auffallen müssen. Jedenfalls steht auch fest, dass die GO-Box zum Zeitpunkt der vorgeworfenen Tat keine Töne, insbesondere nicht den Bestätigungston bei Durchfahren eines Portals abgegeben haben konnte. Zur Signalgebung durch die GO-Box ist auf die rechtliche Beurteilung zu verweisen. Dem Bf konnte jedenfalls auffallen, dass die

GO-Box keine Signale von sich gegeben hat und wäre dem Bf bei der Überprüfung der GO-Box vor neuerlichem Antritt der Fahrt und nach der Fahrt (hier schon bei Fahrtunterbrechung nach Durchfahren des Portals am Knoten Voralpenkreuz), hätte er sie durchgeführt, aufgefallen, dass „etwas nicht stimmt“.
Insgesamt zeigt der Umstand, dass der Bf auch nach dem 11. Oktober 2021, an weiteren vier Tagen (13., 15., 18., und 20. Oktober) mit der völlig funktionslosen GO-Box auf dem mautpflichtigen Bundesstraßennetz unterwegs war, dass der Bf sich schlicht nicht um die GO-Box kümmerte, tatsächlich keine Funktionsprüfung durchführte und auch ignorierte, dass die GO-Box keine Signale von sich gab.

III. Rechtsgrundlagen

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.

Punkt 7.1, Teil B der Mautordnung Version 63 lautete:

„7.1 Nachzahlung bei GO VERTRIEBSSTELLEN / Mautaufsichtsorganen

Für ordnungsgemäß zum Mautsystem angemeldete und mit einem zugelassenen Fahrzeuggerät ausgestattete Kraftfahrzeuge besteht 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 gemäß Punkt 5.7.2, die Verwendung einer falschen (zu niedrigen) Kategorie oder einer zu niedrigen Tarifgruppe zurückzuführen ist; dies jedoch ausnahmslos nur wenn alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt werden. Nachzahlungen können nur dann berücksichtigt werden, wenn diese auf das im Zeitpunkt der Nicht- oder Teilentrichtung verwendete Kraftfahrzeugkennzeichen vorgenommen werden.

• Eine Nachzahlung für eine nicht ordnungsgemäße Mauttransaktion (keine oder nur Teilentrichtung der Maut) kann bei einer GO VERTRIEBSSTELLE oder bei einem MAUTAUFSICHTSORGAN (siehe Punkt 9) im Zuge der Betretung (Anhaltung) erfolgen, wenn die Nachzahlung der nicht ordnungsgemäßen Mauttransaktion innerhalb des NACHZAHLUNGSBEREICHES erfolgt.

• Der NACHZAHLUNGSBEREICH eines MAUTAUFSICHTSORGANES beträgt 100 km (in beiden Fahrtrichtungen) auf dem mautpflichtigen Straßennetz, gemessen ab dem aktuellen Kontrollstandort (Ort der Betretung).

• Der NACHZAHLUNGSBEREICH einer GO VERTRIEBSSTELLE beträgt 100 km (in beiden Fahrtrichtungen) auf dem mautpflichtigen Straßennetz, gemessen ab dem Standort der GO VERTRIEBSSTELLE (Vertriebsstelle am mautpflichtigen Straßennetz, z.B. Autobahn-Raststätte) oder gemessen ab der der Vertriebsstelle nächstgelegenen Anschlussstelle, (Vertriebsstelle am untergeordneten, nicht mautpflichtigen Straßennetz).

• Die Nachzahlung ist nur innerhalb eines Zeitraumes von fünf Stunden ab dem Zeitpunkt des Durchfahrens der ersten Mautabbuchungsstelle, an der keine ordnungsgemäße Mauttransaktion (keine oder nur Teilentrichtung der Maut) stattgefunden hat, erlaubt. Dabei wird die Referenzzeit des Mautsystems herangezogen.

• Nutzer von GO-Boxen haben diese zur Durchführung der Nachzahlung bei der GO VERTRIEBSSTELLE vorzulegen

• Der Kraftfahrzeuglenker des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges hat bei der GO VERTRIEBSSTELLE bzw. bei Betretung (Anhaltung) gegenüber dem Mautaufsichtsorgan den Ort der ersten Nicht- oder Teilentrichtung zu nennen sowie gegebenenfalls weitere Angaben zur Art der darauf folgenden Nutzung des mautpflichtigen Straßennetzes zu machen. Anhand der Angaben des Kraftfahrzeuglenkers (Nennung des Ortes der ersten Nicht- oder Teilentrichtung, die Anzahl der tatsächlich am Kraftfahrzeug vorhandenen Achsen zum Zeitpunkt der Nicht- / Teilentrichtung etc.) sowie unter Vorlage etwaiger Beweismittel (z.B. Fahrtenschreiber) und unter Vorlage der GO-Box (um Doppelzahlungen zu vermeiden, wird ein Abgleich mit gegebenenfalls im Fahrzeuggerät gespeicherten Mauttransaktionen durchgeführt) wird die Höhe der geschuldeten Maut ermittelt und so der nach zu entrichtende Betrag festgesetzt. Sollte der auf diese Weise ermittelte Betrag unter 0,10 EUR liegen, wird dieser auf 0,10 EUR aufgerundet. Eine Nachzahlung für eine EURO-Emissionsklasse, die einer günstigeren als der tatsächlichen (bzw. tatsächlich nachgewiesenen) Tarifgruppe zugeordnet ist, setzt voraus, dass der Kraftfahrzeuglenker jene EURO-Emissionsklasse bekannt gibt, für die der Differenzbetrag in Form der Nachzahlung entrichtet werden soll. Wird der Kraftfahrzeuglenker von Mautaufsichtsorganen angehalten, ist die Nachzahlung unmittelbar bei diesen vorzunehmen. Eine Nachzahlung kann im Falle der nicht dauerhaften Anbringung der GO-

Box sowie im Falle eines nicht dauerhaft sichtbar angebrachten behördlichen Kraftfahrzeugkennzeichens (siehe Punkt 8.2.4.3) nur an einer GO VERTRIEBSSTELLE und nicht direkt beim Mautaufsichtsorgan vorgenommen werden. In jenen Fällen, für welche gemäß Punkt 7.3 in Verbindung mit Punkt 8.2.4.3.3 eine automationsunterstützte Nachverrechnung der nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut erfolgt, ist eine Nachzahlung nicht verpflichtend."

Punkt 8.2.4., Teil B, der Mautordnung Version 63 lautete:

„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 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.
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.“

§ 19 BStMG (‚Ersatzmaut‘) bestimmt, dass in der Mautordnung für den Fall der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut eine Ersatzmaut festzusetzen ist, die den Betrag von 250 Euro einschließlich Umsatzsteuer nicht übersteigen darf (Abs. 1).
Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 zu keiner Betretung, so ist die ASFINAG ermächtigt, im Falle einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs 2 und 3 den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen vier Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält (Abs. 4).
Subjektive Rechte des Lenkers und des Zulassungsbesitzers auf mündliche oder schriftliche Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut bestehen nicht (Abs 6).

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.

IV. Rechtliche Beurteilung

IV.1. Begründungspflicht

Aufgrund der in vorliegendem Straferkenntnis gänzlich fehlenden Begründung ist die belangte Behörde auf Folgendes hinzuweisen:

Bescheide sind gemäß § 58 Abs 2 AVG grundsätzlich zu begründen. Die Begründung setzt sich aus Sachverhaltsfeststellungen, Beweiswürdigung und rechtlicher Beurteilung zusammen. „Dabei ist zu beachten, dass die Begründung eines Bescheides die Bekanntgabe jenes konkreten Sachverhaltes, der die Beurteilung der Rechtsfrage ermöglicht, sowie der Erwägungen verlangt, auf Grund derer die Behörde zur Überzeugung gelangt, dass ein bestimmter Sachverhalt vorliegt und dass damit der Tatbestand einer bestimmten Rechtsnorm verwirklicht ist (VwGH 19.5.1994, 90/07/0121; 29.8.1995, 94/05/0196; vgl etwa auch VwGH 13.2.1991, 90/03/0112; 16.10.2001, 99/09/0260; 20.10.2004, 2001/08/0020). Allgemein lässt sich somit festhalten (vgl auch Rz 18ff, 40), dass der Begründungspflicht durch bloß pauschale oder abstrakte (vgl auch Hauer, ÖGZ 1971, 435) bzw ‚inhaltsleere' (vgl VwGH 7.9.1990, 90/18/0038) oder ‚leerformelartige' (vgl VwGH 25.2.2004, 2003/12/0027) Feststellungen oder Behauptungen nicht Genüge getan wird (vgl etwa auch VwGH 19.3.1985, 84/07/0126; 26.11.2003, 2001/20/0457)". [vgl. *Hengstschläger/Leeb,* AVG § 60 Rz 7 (Stand 1.7.2005, rdb.at)].

Die belangte Behörde hat keinerlei Begründung vorgenommen. Sie hat sich mit der Nennung eines irrelevanten „Stichworts" begnügt.

Die der Behörde vorliegende Stellungnahme der ASFiNAG, ist ein Beweismittel, das von der Behörde einer Beweiswürdigung zu unterziehen ist und allenfalls Basis für Sachverhaltsfeststellungen sein kann. Der von der belangten Behörde festzustellende Sachverhalt ist in der Folge unter den gesetzlichen Tatbestand zu subsumieren. Gerade angesichts des Umstandes, dass die ASFiNAG nur mitteilt, dass die GO-Box funktionslos war und sonst weitestgehend nur der Behörde alleine zustehende rechtliche Erwägungen anstellt, wäre es aufgrund des Vorbringens des Bf an der Behörde gewesen – wie das Gericht – ein entsprechendes Ermittlungsverfahren abzuführen und den wesentlichen Sachverhalt zu ermitteln und in der Begründung festzustellen.

„Im Hinblick auf die Grundsätze der Amtswegigkeit und der Erforschung der materiellen Wahrheit hat die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht alle notwendigen Beweise aufzunehmen und darf sich über erhebliche Behauptungen und Beweisanträge nicht ohne Ermittlungen und ohne Begründung hinwegsetzen (vgl. die hg. Erkenntnisse vom 17. Februar 2016, Ra 2015/08/0006, und vom 10. April 2013, 2011/08/0169)." (VwGH 1. September 2022, Ro 2022/09/0004)

IV.2. Objektiver Tatbestand

IV.2.1. Aufgrund des vom Gericht anstelle der belangten Behörde nachgeholten Beweisverfahrens steht fest, dass eine Abbuchung der Maut aufgrund eines Komplettausfalls der GO-Box durch die ASFiNAG nicht stattfinden konnte und deshalb keine Entrichtung der Maut erfolgt ist. Der von der ASFINAG vorgelegte Einzelleistungsnachweis ergibt, dass die GO-Box am Tattag bereits um 06:11 Uhr, vermutlich also bereits bei Fahrtantritt funktionslos war. 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.

IV.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 63. Fassung sieht vor, dass der Lenker eines von der Regelung erfassten LKW vor Antritt der Fahrt gewisse Kontrollpflichten hat. Es sind dies namentlich die Überprüfung der GO-Box auf ihre technische Funktionsfähigkeit durch Drücken einer bestimmten Taste. Die GO-Box informiert im Rahmen dieser Überprüfung ua auch darüber, ob „*ob eine Mautabbuchung möglich ist“* indem sie ein grünes Leuchtsignal abgibt.
Im nächsten Satz regelt die Mautordnung verbindlich, dass der KFZ-Lenker, wenn dies nicht möglich ist, umgehend die nächste GO-Vertriebsstelle aufzusuchen oder von seiner Absicht, das mautpflichtige Straßennetz zu befahren, Abstand zu nehmen hat.

Es ergibt sich aus dieser Anordnung aber auch, dass weder der Bf, noch sein Dienstgeber einen Rechtsanspruch darauf hatten, durch Warntöne gewarnt zu werden oder sonst auf eine Fehlfunktion aufmerksam gemacht zu werden, zumal die Verantwortung und das Risiko im Hinblick auf eine zur Abbuchung nicht mehr fähige GO-Box beim Lenker liegt. Es erübrigte sich insofern – mangels Relevanz – auch die Einvernahme des vom Bf ursprünglich benannten Zeugen, die offenbar zu dieser Frage erfolgte (ein gesetzgemäßer Beweisantrag samt Beweisthema wurde nicht erstattet), jedoch hat der Bf in der Verhandlung ohnehin auf dessen Einvernahme verzichtet.

Der Bf war aufgrund der Mautordnung verpflichtet, bereits vor der Fahrt, also vor Befahren des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes, eine entsprechende Statusabfrage durchzuführen.
Wie bereits in der Beweiswürdigung dargestellt, glaubt das Gericht dem Bf nicht, dass er eine solche Abfrage durchgeführt hat, weil er dies auch an den Folgetagen nicht getan hat und insofern das im Ergebnis erforderliche systematisierte Handeln (vor, während und nach jeder Fahrt) nicht erkennbar ist.
Hätte er diese durchgeführt, wäre ihm die Funktionslosigkeit der GO-Box spätestens während der Fahrt aufgefallen und hätte er umgehend die nächste GO Vertriebsstelle aufzusuchen oder von seiner Absicht, das mautpflichtige Straßennetz zu befahren, Abstand zu nehmen gehabt.
Jedenfalls hätte er durch Aufsuchen einer GO Vertriebsstelle überprüfen müssen, warum die GO-Box nicht funktioniert.
Würde man allerdings davon ausgehen, dass die GO-Box beim Losfahren noch nicht aufgefallen, wäre der Reststrom nach den Darstellungen des ASV bei

Durchfahren des ersten Mautportals verbraucht worden und hätte die GO-Box hier noch letztmalig funktioniert. Insofern wäre für den Bf in dieser Hinsicht nichts gewonnen, weil dem Bf der Defekt beim Durchfahren der weiteren Mautportale auffallen hätte müssen, zumal die GO-Box dann nicht wie üblich einzelne Bestätigungstöne von sich gegeben hat. Dies hätte den Bf wiederum dazu veranlassen müssen, die nächste GO-Vertriebsstelle aufzusuchen, den allenfalls nicht abgebuchten Betrag nachzuzahlen und eine neue GO-Box anzubringen.

Schließlich hätte der Bf gem. Punkt 8.2.4.4 nach der Fahrt eine neuerliche Überprüfung der GO-Box und eine Nachzahlung vornehmen müssen. Auch hier hätte die GO-Box nicht reagiert, was den Bf alarmieren hätte müssen. Stattdessen hat der Bf an weiteren vier Tagen die Autobahn mit einer defekten GO-Box benutzt.

Zumal der Bf eine Nachzahlung nicht vorgenommen hat und auch keine neue GO-Box beschafft hat und auch keine Ersatzmaut bezahlt wurde, hat der den objektiven Tatbestand in jeder denkbaren Sachverhaltsvariante erfüllt, weil er den Umstand der Nichtzahlung aufgrund defekter GO-Box in jedem der geschilderten Fälle zu vertreten hätte.

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 jedenfalls feststeht, dass die GO-Box nicht im Sinne des Punktes 8.2.4.4. nach der Fahrt überprüft wurde und keine Nachzahlung binnen der Frist und Strecke gemäß Punkt 7.1. stattgefunden hat.

Nach dem Erkenntnis des VwGH vom 28. November 2006, 2005/06/0156, „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“.

Ein Defekt an der GO-Box geht zulasten des Bf, zumal ihm dieser aufgrund seiner Prüfpflichten gem. § 8 Abs 2 iVm 3 BStMG und der Mautordnung auffallen hätte müssen. Aufgrund des Fehlens von Warntönen hätte der Bf während der Fahrt eine Überprüfung der GO-Box vornehmen müssen. Aufgrund des Defektes hätte er eine GO-Vertriebsstelle aufsuchen und eine Nachzahlung vornehmen müssen.
Im Rahmen ihrer normalen Funktionsweise informiert die GO-Box beim Fahren durch Mautportale durch einmaliges „Beep“ über die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut. Das musste der Bf wissen. Fehlt dieser einmalige Ton gänzlich oder

treten zweifache, dreifache oder vierfache 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.
Es kann in diesem Zusammenhang auch auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes verwiesen werden (VwGH 28. November 2006, 2005/06/0156) in welcher dieser ausgesprochen hat, dass der Ausdruck „zugelassener Geräte zu elektronischen Entrichtung der Maut“ im § 7 leg. cit. nur in dem Sinne verstanden werden kann, dass der Gesetzgeber damit auch immer funktionsfähige Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut meint. Es ergibt sich aus dieser Judikatur aber letztlich, dass es in der Verantwortung des KFZ-Lenkers liegt, wenn er eine defekte GO-Box verwendet und seinen Verpflichtungen nach dem BStMG nicht nachkommt.

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.

Eine Verpflichtung der ASFiNAG zur Information an den Zulassungsbesitzer oder den Lenker lässt sich weder dem BStMG, noch der Mautordnung entnehmen.

IV.2.3. Zwar ist dem Bf in seiner Ansicht zu folgen, dass der behördliche Bescheid, insbesondere die Begründung gänzlich mangelhaft ist. Dies wirkt sich angesichts der vollen Kognitionsbefugnis des VwG, das den Mangel saniert hat, nicht auf das Verfahrensergebnis aus.

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

IV.3. Verschulden

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. Mit dem Vorbringen, die GO-Box habe den Bf nicht gewarnt und sei es für den Bf erkennbar gewesen, dass er einen Tatbestand erfüllt, ist es dem Bf aufgrund der oben dargestellten Erwägungen nicht gelungen, iSd § 5 Abs 1 VStG glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Der Bf hat es verabsäumt, sich vor Befahren einer Mautstrecke über seine Pflichten zu informieren bzw. diese wahrzunehmen. Er hat die GO-Box nicht vor, während und nach der Fahrt überprüft und hat nicht darauf geachtet, dass diese entsprechende Bestätigungstöne von sich gibt und ist auch die Nachzahlung der Maut im vom Gesetz vorgegebenen Zeitraum unterblieben, weshalb von Fahrlässigkeit auszugehen ist.

Einen relevanten Rechtsirrtum iSd § 5 Abs 2 VStG hat der Bf nicht geltend gemacht und ist ein solcher auch nicht ersichtlich.

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

Der Bf ist als geprüfter KFZ-Lenker, der regelmäßig ein KFZ über 3,5 t lenkt, verpflichtet, sich über die geltenden Bestimmungen zu informieren. Die Bedienungsanleitung und die Beschreibung der GO-Box enthalten umfangreiche Informationen, etwa zu deren Überprüfung. Wie sich ergeben hat, kann der Bf schon der Überprüfungspflicht nicht nachgekommen sein, weil ihm dann umgehend aufgefallen wäre, dass die GO-Box defekt ist. Hat er die GO-Box tatsächlich überprüft und die Funktionslosigkeit festgestellt, und hat er diesen Umstand ignoriert, wäre von Vorsatz auszugehen. Dies ist dem Bf allerdings nicht nachweisbar, weshalb von Fahrlässigkeit auszugehen ist. Sein Verschulden ist dennoch erheblich, weil er als professioneller LKW-Lenker seine Pflichten kennen muss.

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. Da jedoch weder das Verschulden des Bf noch das geschützte Rechtsgut als gering anzusehen ist, ist eine Anwendung des § 45 Abs 1 Z 4 VStG ausgeschlossen.

IV.4. Strafbemessung

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 insbes. 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).

Die belangte Behörde hat nur die gesetzliche Mindeststrafe verhängt, sodass auf weitere Strafzumessungsgründe nicht eingegangen werden muss.

Mangels Erkennbarkeit von Milderungsgründen, die die Erschwerungsgründe beträchtlich überwiegen, kommt eine außerordentliche Milderung (§ 20 VStG) nicht in Betracht.

IV.5. Ergebnis

Im Ergebnis ist die Tat des Bf deshalb als Verwaltungsübertretung strafbar und ist spruchgemäß zu entscheiden. Die Beschwerde ist als unbegründet abzuweisen und das angefochtene Straferkenntnis zu bestätigen.

IV.6. Zu den Kosten

Zumal der Bf im Verfahren vollends unterlegen ist, sind ihm Kosten für das verwaltungsgerichtliche Verfahren iHv 20 % der Geldstrafe, also 60 Euro aufzuerlegen (§ 52 Abs 1 und 2 VwGVG).

V. 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 diese Entscheidung 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, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. 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. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Pohl