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-400887/2/MS - 400888/2

Datum:
Linz, 30. Juli 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Dr. Süß über die Beschwerde 1. des D__, A__, sowie 2. der B__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshaupt-mannschaft C__ vom 12. Juni 2024, GZ: BHVB/923170032286/23, wegen einer Übertretung des BStMG

A. zu Recht:

I. Der Beschwerde von D__ wird Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis aufgehoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG wird eingestellt.

II. Die beschwerdeführende Partei hat keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten:

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

B. und fasst den B e s c h l u s s :

I. Die Beschwerde der B__ wird als unzulässig zurückgewiesen.

II. 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. Verfahrensgang:

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck (im Folgenden: belangte Behörde) vom 12. Juni 2024, GZ: BHVB/923170032286/23, wurde D__ (im Folgenden: Erstbeschwerdeführer) folgender Tatvorwurf angelastet:

„1. Datum/Zeit: 19.01.2023, 18:01 Uhr
Ort: E__, A1 Str.km 238,1, Abschnitt G__, Fahrtrichtung: H__
Betroffenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug über 3,5 t, Kennzeichen: aaa

Am 18.01.2023 wurde an einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse für das gegenständliche Fahrzeug verlangt. Demnach wäre die 28-tägige Einmeldefrist für den Nachweis der EURO-Emissionsklasse am 15.02.2023 abgelaufen. Sie haben als Verantwortlicher der Firma B__ in I__, diese ist Zulassungsbesitzer des angeführten Fahrzeuges, den geforderten Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse nicht fristgerecht binnen 28 Tagen, gerechnet ab der Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse bei der GO-Vertriebsstelle, an die ASFINAG nachgeholt und dadurch eine nicht ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut für die Benützung von Mautstrecken verursacht. Nach Ablauf der Einmeldefrist ist die vorläufige Zuordnung des gegenständlichen Kraftfahrzeuges zur verlangten EURO-Emissionsklasse erloschen und das Kraftfahrzeug rückwirkend der Tarifgruppe mit dem höchsten Tarif zuzuordnen (§ 9 Abs. 11 BStMG). Es besteht somit eine Differenz zwischen entrichteter und geschuldeter Maut.“

Die belangte Behörde verhängte eine Strafe von 450 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 2 Tage 2 Stunden) und sprach aus, dass der Erstbeschwerdeführer 45 Euro an Verfahrenskosten zu bezahlen habe.

Dagegen erhob der Erstbeschwerdeführer sowie die B__ (im Folgenden: Zweitbeschwerdeführerin) mit am 15. Juli 2024 bei der belangten Behörde eingelangtem Schreiben Beschwerde, in der er auf das Wesentliche zusammengefasst darlegte, dass es sich um ein KFZ mit österreichischer „Überstellungszulassung“ gehandelt habe. Im Zulassungsschein sei die Emissionsklasse zu finden gewesen. Das Unternehmen dessen Geschäftsführer der Erstbeschwerdeführer sei überstelle jährlich 2000 in Österreich gekaufte KFZ. Der Erstbeschwerdeführer bezog sich zudem auf die Judikatur des VwGH zu § 44a VStG und zwei Entscheidungen der Landesverwaltungsgerichte Oberösterreich und Niederösterreich.

Mit Schreiben vom 29. Juli 2024 legte die belangte Behörde dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich die Beschwerde samt Verfahrensakt zur Entscheidung vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu fällen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch die Einsichtnahme in den vorliegenden Verwaltungsakt. Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte abgesehen werden, weil bereits aufgrund der Aktenlage feststand, dass das bekämpfte Straferkenntnis aufzuheben ist (§ 44 Abs 2 VwGVG).

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

Der unter Punkt I. wörtlich wiedergegebene Tatvorwurf im gegenständlich angefochtenen Straferkenntnis wird als Sachverhalt festgestellt.

Der Sachverhalt ergibt sich unmittelbar aus dem Straferkenntnis.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStMG in der am 19. Jänner 2023 gültigen Fassung lauteten:

„2. Teil

Fahrleistungsabhängige Maut

Mautpflicht

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren technisch zulässige Gesamtmasse mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt 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.

Mautentrichtung

§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat als Hauptdiensteanbieter gemäß Artikel 2 Z 12 der Richtlinie (EU) 2019/520 dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

(2) Für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut kann ein angemessener Kostenersatz gefordert werden, der mit den Anforderungen des Artikels 7 Abs. 5 und des Artikels 7j Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist. Andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz dieser Geräte können zusätzlich zugelassen werden.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat als Mauterheberin gemäß Artikel 2 Z 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 zur Mautabwicklung eine technische Lösung gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 einzusetzen, hat Vorgaben für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS-Anbieter), die gemäß

Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/520 registriert sind, nach Maßgabe der Artikel 6 Abs. 2, 7 Abs. 2 und 15 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erstellen und hat ihnen Zugang zu den Mautstrecken einzuräumen (Zulassung), wenn sie diese Vorgaben erfüllen. Zugelassenen EETS-Anbietern gebührt eine Vergütung gemäß den in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 niedergelegten Grundsätzen.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst nach Maßgabe der Artikel 5 bis 8, 10, 13, 14 Abs. 1, 15 Abs. 1 und 2 sowie 17 der Richtlinie (EU) 2019/520 sind in der Mautordnung zu treffen.

(5) EETS-Anbieter sowie Hauptdiensteanbieter haben als Mautdiensteanbieter im Sinne des Artikels 2 Z 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 den Vorgaben des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu entsprechen.

4. Teil
Mautordnung und Datenverarbeitung
Erlassung

§ 14. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Bestimmungen über die Benützung der Mautstrecken festzulegen (Mautordnung).

(2) Die Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Mautordnung den gesetzlichen Vorschriften entspricht und wenn sie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht zuwiderläuft.

6. Teil
Strafbestimmungen
Mautprellerei

§ 20. (1) Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 10 geschuldete zeitabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 € bis zu 3000 € zu bestrafen.

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

(3) Zulassungsbesitzer, die den Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse, zur erklärten CO2-Emissionsklasse oder ab 1. Jänner 2025 über die Zuordnung des Fahrzeugs zu einer für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe nicht fristgerecht nachholen und dadurch die nicht ordnungsgemäße Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken verursachen (§ 9 Abs. 10 zweiter und vierter Satz), begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 € bis 3 000 € zu bestrafen.

(4) Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 3 gelten als an jenem Ort begangen, an dem die Benützung von Mautstrecken mit einem gemäß § 9 Abs. 10 dritter Satz vorläufig einer Tarifgruppe zugeordneten Fahrzeug durch automatische Überwachung oder durch dienstliche Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans festgestellt wurde.

(5) Taten gemäß Abs. 1 bis 3 werden straflos, wenn der Mautschuldner nach Maßgabe des § 19 Abs. 2 bis 5 der Aufforderung zur Zahlung der in der Mautordnung festgesetzten Ersatzmaut entspricht.
(6) Die Rückforderung gemäß § 19 ordnungsgemäß gezahlter Ersatzmauten ist ausgeschlossen."

Die maßgeblichen Bestimmungen der Mautordnung, Teil B in der hier anzuwendenden Fassung 72 lauteten:

„[…] 5.2 Deklaration der relevanten EURO-Emissionsklasse

Kraftfahrzeuge werden grundsätzlich der jeweils höchsten Tarifgruppe zugeordnet und die EURO-Emissionsklasse I im Zentralsystem und auf der GO-Box des jeweiligen Kraftfahrzeugkennzeichens hinterlegt, wenn nicht ausdrücklich die Eintragung einer besseren EURO-Emissionsklasse verlangt wurde bzw. wird (im Folgenden kurz ‚verlangte EURO-Emissionsklasse'). Für Kraftfahrzeuge mit einer EURO-Emissionsklasse bis EURO III ist eine Deklaration an der GO-Vertriebsstelle bzw. ein Nachweis der EURO-Emissionsklasse nicht erforderlich. Nicht nur bei der Deklaration der EURO-Emissionsklasse, sondern auch bei der Anmeldung zum Mautsystem oder bei einer Datenänderung (siehe Punkt 5.6) ist an einer GO-Vertriebsstelle ausdrücklich eine bestimmte EURO-Emissionsklasse zu verlangen. Dazu ist es erforderlich, die GO-Box an der GO-Vertriebsstelle vorzulegen. An der GO-Vertriebsstelle wird die Rechtmäßigkeit der Hinterlegung der verlangten EURO-Emissionsklasse nicht geprüft. Ein Nachweis der Rechtmäßigkeit der verlangten EURO-Emissionsklasse ist daher an der GO-Vertriebsstelle nicht erforderlich. Die Rechtmäßigkeit der verlangten EURO-Emissionsklasse ist der ASFINAG jedoch durch entsprechende Nachweisdokumente entweder vorab (siehe Punkt 5.2.2.2) oder im Nachhinein (siehe Punkt 5.2.2.1) nachzuweisen. Die ausdrücklich verlangte EURO-Emissionsklasse wird an der GO-Vertriebsstelle auf der GO-Box und im Zentralsystem hinterlegt und ist damit unmittelbar tarifrelevant.
Ein Anspruch auf Verrechnung des der jeweiligen Tarifgruppe zugeordneten Mauttarifs entsteht erst dann, wenn die EURO-Emissionsklasse an der GO-Vertriebsstellen auf der GO-Box hinterlegt wurde und die Nachweisprüfung (Nachweis der Rechtmäßigkeit der verlangten EURO-Emissionsklasse) positiv abgeschlossen wurde. Hinsichtlich der Nachweisfrist wird auf Punkt 5.2.2 verwiesen. An der GO-Vertriebsstellen wird nach Hinterlegung der verlangten EURO-Emissionsklasse eine Fahrzeugdeklaration ausgehändigt, die
• die verlangte und hinterlegte EURO-Emissionsklasse,
• das auf der GO-Box hinterlegte behördliche Kraftfahrzeugkennzeichen sowie
• die auf der GO-Box hinterlegte GO-Box-Identifikationsnummer ausweist. Diese Fahrzeugdeklaration hat jedenfalls im Kraftfahrzeug zu verbleiben. Zusätzlich wird bei der Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse ein Informationsbeleg zu den gespeicherten Kraftfahrzeugdaten übergeben, der insbesondere folgende Hinweise enthält:
• betroffenes Kraftfahrzeugkennzeichen und die GO-Box-Identifikationsnummer, • Datum und Uhrzeit über die zu diesem Zeitpunkt hinterlegte EURO-Emissionsklasse und • allfällige vom Zulassungsbesitzer zu beachtende Fristen. Die hinterlegte EURO-Emissionsklasse ist beispielsweise sofort auf
• der Einzelleistungsinformation (Punkt 6),
• weiteren sonstigen Ausdrucken einer GO-Vertriebsstelle sowie

• im SelfCare-Portal ersichtlich.

5.2.1 Deklaration der EURO-Emissionsklasse

5.2.1.1 Deklaration der EURO-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer Zum Zwecke der Deklaration der EURO-Emissionsklasse kann der Zulassungsbesitzer selbst die Hinterlegung einer bestimmten EURO-Emissionsklasse vor Ort an einer GO-Vertriebsstelle verlangen. Nach Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle wird die Fahrzeugdeklaration ausgegeben. Durch Prüfung der ausgegebenen Fahrzeugdeklaration hat der Zulassungsbesitzer sicherzustellen, dass

• das auf der GO-Box hinterlegte behördliche Kraftfahrzeugkennzeichen mit dem tatsächlich am Kraftfahrzeug angebrachten Kraftfahrzeugkennzeichen sowie

• die GO-Box-Identifikationsnummer der mitgeführten GO-Box mit der auf der Fahrzeugdeklaration angeführten GO-Box-Identifikationsnummer übereinstimmt sowie

• die verlangte EURO-Emissionsklasse entsprechend der Erklärung des Zulassungsbesitzers hinterlegt wurde. Im Falle einer Nichtübereinstimmung hat der Zulassungsbesitzer eine sofortige Änderung an der GO-Vertriebsstelle zu veranlassen, da ansonsten der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 erfüllt werden kann. Diese Prüfpflicht besteht weiters auch bei Ausstellung einer neuen Fahrzeugdeklaration oder eines Nachdrucks. Generell gilt, dass die Fahrzeugdeklaration vom Kraftfahrzeuglenker während der Fahrt mitzuführen ist (siehe Punkt 8). Zusätzlich wird ein Informationsbeleg übergeben, der ebenso einer Prüfpflicht durch den Zulassungsbesitzer unterliegt

5.2.1.2 Deklaration der EURO-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten Der Zulassungsbesitzer ist berechtigt, einen Dritten (insbesondere den Kraftfahrzeuglenker) anzuweisen, die Hinterlegung einer bestimmten EURO-Emissionsklasse vor Ort an einer GO-Vertriebsstelle zu verlangen. In diesem Fall fungiert der Dritte als Vertreter des Zulassungsbesitzers und übernimmt für diesen die Deklaration der EURO-Emissionsklasse. Nach Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle wird auch in diesem Fall die Fahrzeugdeklaration ausgegeben. Der Dritte hat die Fahrzeugdeklaration zu prüfen, um sicherzustellen, dass

• das auf der GO-Box hinterlegte behördliche Kraftfahrzeugkennzeichen mit dem tatsächlich am Kraftfahrzeug angebrachten Kraftfahrzeugkennzeichen sowie

• die GO-Box-Identifikationsnummer der mitgeführten GO-Box mit der auf der Fahrzeugdeklaration angeführten GO-Box-Identifikationsnummer übereinstimmt sowie

• die EURO-Emissionsklasse der Anweisung des Zulassungsbesitzers an den Dritten entsprechend hinterlegt wurde. Im Falle einer Nichtübereinstimmung hat der Dritte eine sofortige Änderung an der GO-Vertriebsstelle zu veranlassen, da ansonsten der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 erfüllt werden kann. Diese Prüfpflicht besteht auch bei Ausstellung einer neuen Fahrzeugdeklaration oder eines Nachdrucks. Generell gilt, dass die Fahrzeugdeklaration vom Kraftfahrzeuglenker während der Fahrt mitzuführen ist (siehe Punkt 8). Der Zulassungsbesitzer haftet für die Richtigkeit der Deklaration der EURO-Emissionsklasse. Zu diesem Zweck hat der Zulassungsbesitzer den Dritten zeitnah zur Übergabe des Informationsbelegs an den Zulassungsbesitzer aufzufordern, um sicherzustellen, dass die erforderlichen Nachweise fristgerecht übermittelt werden können (siehe Punkt 5.2.2). Stellt der Zulassungsbesitzer nach Aushändigung des Informationsbelegs fest, dass eine falsche EURO-Emissionsklasse hinterlegt wurde, so hat der Zulassungsbesitzer unverzüglich die richtige EURO-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle zu hinterlegen bzw. durch einen Dritten hinterlegen zu lassen. Auf die

Möglichkeit der Nachentrichtung der Maut nach Punkt 7 wird ausdrücklich hingewiesen. Eine allenfalls im Zeitraum bis zur Hinterlegung der neuen EURO-Emissionsklasse zu viel entrichtete Maut wird nicht erstattet.

5.2.2 EURO-Emissionsklasse / Zuordnung zu einer Tarifgruppe (Nachweisprüfung)
Wurde die Hinterlegung einer EURO-Emissionsklasse verlangt, so ist die Rechtmäßigkeit der verlangten und hinterlegten EURO-Emissionsklasse der ASFINAG grundsätzlich durch geeignete Dokumente (siehe Punkt 5.2.3) nachzuweisen. Über die Verpflichtung zur Nachweiserbringung wird der Zulassungsbesitzer durch einen Informationsbeleg hingewiesen, der an der GO-Vertriebsstelle in deutscher Sprache und – soweit vorhanden – in der Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache, übergeben wird. Wird die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten an der GO-Vertriebsstelle vorgenommen, so hat der Dritte dem Zulassungsbesitzer den Informationsbeleg zu übergeben bzw. ist der Zulassungsbesitzer verpflichtet, diesen Informationsbeleg vom Dritten einzufordern. Wird die verlangte EURO-Emissionsklasse den Tarifgruppen zugeordnet, für die der jeweils höchste Tarif festgesetzt ist (im Folgenden ‚höchste Tarifgruppen'), so ist eine Nachweiserbringung nicht erforderlich. Dies ist für die verlangten, nicht nachweispflichtigen EURO-Emissionsklassen (bis einschließlich EURO III) der Fall. Über das Entfallen der Nachweiserbringung wird ebenfalls durch einen entsprechenden Informationsbeleg hingewiesen, der an der GO-Vertriebsstelle in deutscher Sprache und – soweit vorhanden – in der Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache, übergeben wird. Die Nachweiserbringung für die verlangte EURO-Emissionsklasse, die nicht den höchsten Tarifgruppen zugeordnet wird, kann
• im Nachhinein nach Hinterlegung an der GO-Vertriebsstelle (Nachweisprüfung im Nachhinein, siehe Punkt 5.2.2.1) oder
• im Vorhinein vor der Hinterlegung an der GO-Vertriebsstelle (Nachweisprüfung im Vorhinein, siehe Punkt 5.2.2.2) erfolgen. Dies ist für die verlangten, nachweispflichtigen EURO-Emissionsklassen IV, V, EEV und VI der Fall.

5.2.2.1 Nachweisprüfung im Nachhinein
Die Nachweisprüfung erfolgt nicht vor Ort an der GO-Vertriebsstelle, sondern durch die ASFINAG. Die erforderlichen Dokumente (siehe Punkt 5.2.3) sind der ASFINAG zu übermitteln, wobei folgende Möglichkeiten zur Verfügung stehen:
a) postalische Übermittlung
Die Nachweisdokumente sind an folgende Postadresse zu senden: ASFINAG Maut Service GmbH ASFINAG Service Center / Tarifrelevante Merkmale Alpenstraße 99 J__ Österreich
b) Übermittlung per Telefax
Die für die Übermittlung der Nachweisdokumente bereitgestellte Telefaxnummer lautet: ASFINAG Maut Service GmbH ASFINAG Service Center / Tarifrelevante Merkmale +43 50 108-912 913
c) Übermittlung per E-Mail.
Die erforderlichen Nachweisdokumente können in den Formaten
• *.pdf
• *.jpg
• *.tif
an aaa@aaa.at zur Prüfung übermittelt werden. Eine Übermittlung und Zustellung

der Nachweisdokumente per E-Mail gilt als bewirkt, wenn der Empfang dem Absender durch eine Antwort-E-Mail der ASFINAG bestätigt wird.
d) Übermittlung unter Nutzung des SelfCare-Portals
Für alle registrierten SelfCare-Benutzer besteht die Möglichkeit für ihre Kraftfahrzeuge (zum Mautsystem angemeldeten Kraftfahrzeugkennzeichen) die Nachweisdokumente an folgende Adresse zur Prüfung einzumelden: bbb@bbb.at. Die erforderlichen Nachweisdokumente können in den Formaten:
• *.pdf
• *.jpg
• *.tif
übermittelt werden. Die für die Nachweisprüfung erforderlichen Nachweisdokumente sind binnen 28 Kalendertagen (einlangend), gerechnet ab Hinterlegung der verlangten EURO-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle, an die ASFINAG zu übermitteln (im Folgenden kurz ‚Einmeldefrist'). Zur Erleichterung der Nachweiserbringung wird seitens der ASFINAG ein Antragsformular aufgelegt, das gemeinsam mit den Nachweisdokumenten zu übermitteln ist. Dieses Antragsformular in unterschiedlichen Landessprachen
• steht zum Download bereit o im SelfCare-Portal (https://www.ccc-maut.at/selfcare-portal) oder o auf https://www.ddd-maut.at/downloads
• kann auch über das ASFINAG Service Center angefordert werden. Eine Übermittlung der Nachweise direkt von der GO-Vertriebsstelle ist nicht möglich. Werden innerhalb der Einmeldefrist die erforderlichen Nachweisdokumente übermittelt, so beginnt unmittelbar nach Einlangen der Nachweisdokumente die Nachweisprüfung durch die ASFINAG.

5.2.2.1.1 Vollständige, lesbare und rechtzeitige Einmeldung der geeigneten Nachweisdokumente
Kann auf Grundlage der übermittelten Nachweisdokumente die verlangte und hinterlegte EURO-Emissionsklasse nachgewiesen werden, wird die Nachweisprüfung positiv abgeschlossen. Das positive Prüfergebnis ist im SelfCare-Portal ersichtlich. Weiters besteht die Möglichkeit, den Bearbeitungsstand und Ausgang der Nachweisprüfung beim ASFINAG Service Center zu erfragen. Im Falle eines positiven Abschlusses der Nachweisprüfung besteht Rechtssicherheit im Hinblick auf die verlangte und hinterlegte EURO-Emissionsklasse.

5.2.2.1.2 Unvollständige und/oder fehlerhafte aber rechtzeitige Einmeldung der Nachweisdokumente
Werden innerhalb der Einmeldefrist die Nachweisdokumente übermittelt, sind diese jedoch fehlerhaft (beispielsweise unlesbar) oder unvollständig, so erfolgt seitens der ASFINAG eine einmalige Aufforderung zur Nachreichung der fehlenden und/oder unvollständigen Nachweisdokumente. Voraussetzung hierfür ist die Bekanntgabe einer gültigen Kontaktadresse für allfällige Rückfragen und Aufforderungen durch die ASFINAG am Antragsformular. Ist eine Aufforderung zur Nachreichung möglich, so verlängert sich die Einmeldefrist zur Nachreichung der fehlenden und/oder unvollständigen Nachweisdokumente einmalig um sieben Kalendertage, sodass die maximale Einmeldefrist 35 Kalendertage beträgt. Werden nach der Aufforderung durch die ASFINAG die erforderlichen Nachweisdokumente ordnungsgemäß und fristgerecht nachgereicht und kann auf dieser Grundlage die Rechtmäßigkeit der verlangten und hinterlegten EURO-Emissionsklasse nachgewiesen werden, wird die Nachweisprüfung positiv abgeschlossen. Die Regelung des Punkts 5.2.2.1.1 gilt entsprechend. Wird der Aufforderung der ASFINAG

nicht oder nicht vollumfänglich entsprochen, so wird die Nachweisprüfung negativ abgeschlossen. In diesem Fall gilt die Regelung des Punkts 5.2.2.1.4 entsprechend. Wird keine gültige Kontaktadresse bekannt gegeben, so wird die Nachweisprüfung negativ abgeschlossen. In diesem Fall gilt ebenso die Regelung des Punkts 5.2.2.1.4 entsprechend.

5.2.2.1.3 Rechtzeitige Einmeldung von Nachweisdokumenten für eine falsche EURO-Emissionsklasse

Werden innerhalb der Einmeldefrist Nachweisdokumente übermittelt, die belegen, dass an einer GO-Vertriebsstelle eine falsche EURO-Emissionsklasse verlangt und hinterlegt wurde, so ist wie folgt zu differenzieren:

a) Zuordnung der EURO-Emissionsklasse anhand der übermittelten Nachweisdokumente zu einer Tarifgruppe, die die Entrichtung eines niedrigeren Mauttarifes bedingt: In diesem Fall wird die durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesene EURO-Emissionsklasse im Zentralsystem hinterlegt Der Kraftfahrzeuglenker wird zunächst mit zwei kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.1) aufgefordert, eine GO-Vertriebsstelle aufzusuchen, um eine bereits hinterlegte EURO-Emissionsklasse ändern zu lassen. Wird trotz Signalisierung keine GO-Vertriebsstelle aufgesucht, so wird in weiterer Folge die GO-Box aktiv gesperrt, wobei diese Sperre dem Kraftfahrzeuglenker mit vier kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.2) bekannt gegeben wird. Beim Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle wird eine automatische Änderung der hinterlegten EURO-Emissionsklasse auf jene EURO-Emissionsklasse vorgenommen, für die der Nachweis erbracht wurde. Dem Kraftfahrzeuglenker wird an der GO-Vertriebsstelle überdies eine neue Fahrzeugdeklaration ausgehändigt, die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Die neue Fahrzeugdeklaration hat daher im Kraftfahrzeug zu verbleiben.

b) Zuordnung einer EURO-Emissionsklasse anhand der übermittelten Nachweisdokumente zu einer Tarifgruppe, die die Entrichtung eines höheren Mauttarifes bedingt: In diesem Fall wird der Ablauf der Einmeldefrist nicht abgewartet, sondern die GO-Box wird gesperrt, wobei die Regelung des Punkts 5.2.2.1.4 zur Anwendung gelangt.

c) Hinterlegung einer falschen EURO-Emissionsklasse innerhalb einer Tarifgruppe: In diesem Fall wird die durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesene EURO-Emissionsklasse im Zentralsystem hinterlegt. Wenn aus den übermittelten Nachweisdokumenten hervorgeht, dass die nachgewiesene EURO-Emissionsklasse im Falle einer Änderung der Tarifgruppenzuordnung die Entrichtung eines niedrigeren Mauttarifes bedingt, wird der Kraftfahrzeuglenker zunächst mit zwei kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.1) aufgefordert, eine GO-Vertriebsstelle aufzusuchen, um die in der GO-Box hinterlegte EURO-Emissionsklasse ändern zu lassen. Wird trotz Signalisierung keine GO-Vertriebsstelle aufgesucht, so wird in weiterer Folge die GO-Box aktiv gesperrt, wobei diese Sperre dem Kraftfahrzeuglenker mit vier kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.2) gekannt gegeben wird. Bedingt eine Änderung der Tarifgruppenzuordnung jedoch die Entrichtung eines höheren Mauttarifes, wird die GO-Box, ohne vorherige Signalisierung durch zwei kurze Signaltöne (siehe Punkt 8.2.4.3.1), aktiv gesperrt, um über die Hinterlegung der falschen EURO-Emissionsklasse in der GO-Box in Kenntnis zu setzen und die Änderung auf die richtige (nachgewiesene) EURO-Emissionsklasse zu ermöglichen. Diese Sperre wird dem Kraftfahrzeuglenker mit vier kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.2) signalisiert. In beiden Fällen wird beim nächsten Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle eine automatische Änderung der hinterlegten EURO-Emissionsklasse auf jene EURO-Emissionsklasse vorgenommen, für die der Nachweis erbracht wurde. Dem

Kraftfahrzeuglenker wird an der GO-Vertriebsstelle überdies eine neue Fahrzeugdeklaration ausgehändigt, die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Die neue Fahrzeugdeklaration hat daher im Kraftfahrzeug zu verbleiben.

5.2.2.1.4 Keine Einmeldung der Nachweisdokumente innerhalb der Einmeldefrist
Werden innerhalb der 28-tägigen Einmeldefrist keine Nachweisdokumente (siehe Punkt 5.2.3) übermittelt, so wird die GO-Box gesperrt. Diese Sperre wird dem Kraftfahrzeuglenker mit vier kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.2) signalisiert. Beim Aufsuchen der nächsten GO-Vertriebsstelle wird auf der GO-Box aufgrund der mangelnden Nachweiserbringung die EURO-Emissionsklasse I automatisch hinterlegt und die Sperre aufgehoben. Für den Zeitraum gerechnet ab Verlangen und Hinterlegung der innerhalb der Einmeldefrist nicht nachgewiesenen EURO-Emissionsklasse, wird der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht, sofern mit diesem Kraftfahrzeug das mautpflichtige Straßennetz benutzt wurde.

5.2.2.1.5 Keine rechtzeitige Einmeldung der Nachweisdokumente innerhalb der Einmeldefrist
Werden die Nachweisdokumente nicht rechtzeitig innerhalb der Einmeldefrist übermittelt, so wird mit Ablauf der Einmeldefrist die GO-Box gesperrt, wobei auf diesen Fall die Regelung des Punkts 5.2.2.1.4 angewendet wird. Nachträglich einlangende Nachweisdokumente werden wie ein neuer Antrag behandelt und es kommt die Regelung des Punkts 5.2.2.2 entsprechend zur Anwendung.

5.2.2.2 Nachweisprüfung im Vorhinein
Nur für Kraftfahrzeugkennzeichen, die ordnungsgemäß zum Mautsystem angemeldet wurden (aktiver Vertrag) besteht alternativ die Möglichkeit, Nachweisdokumente vor tatsächlicher Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle (siehe Punkt 5.2.1) der ASFINAG vorab zur Prüfung zu übermitteln. Bei Kraftfahrzeugkennzeichen, für die kein aktiver Maut-Vertrag vorliegt, besteht keine Verpflichtung für die ASFINAG, eine Nachweisprüfung vorzunehmen. Dennoch übermittelte Nachweisdokumente werden von der ASFINAG für eine allfällige spätere Verwendung nicht aufbewahrt. Nach Abschluss der Nachweisprüfung durch die ASFINAG wird die nachgewiesene EURO-Emissionsklasse im Zentralsystem hinterlegt. Bei einer Nachweisprüfung im Vorhinein ist die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle ebenfalls zu verlangen. Stimmt die verlangte EURO-Emissionsklasse mit der vorab nachgewiesenen EURO-Emissionsklasse überein, wird diese EURO-Emissionsklasse auf der GO-Box hinterlegt. In diesem Fall wird an der GO-Vertriebsstelle die Fahrzeugdeklaration sowie ein Informationsbeleg in deutscher Sprache und – soweit vorhanden – in der Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache übergeben, aus dem hervorgeht, dass eine weitere Nachweiserbringung nicht erforderlich ist. Unabhängig von der bereits im Zentralsystem hinterlegten (vorab nachgewiesenen) EURO-Emissionsklasse kann eine davon abweichende EURO-Emissionsklasse an der GO-Vertriebsstelle verlangt werden (Nichtübereinstimmung). Auch in diesem Fall wird ein Informationsbeleg ausgehändigt, der die nun auf der GO-Box hinterlegte (verlangte) EURO-Emissionsklasse sowie sich daran anknüpfende allfällige Verhaltenspflichten ausweist (z. B. allfälliger Lauf von Nachweisfristen). In diesem Fall wird an der GO-Vertriebsstelle eine Fahrzeugdeklaration

über die verlangte und neu hinterlegte EURO-Emissionsklasse sowie der Informationsbeleg in deutscher Sprache und – soweit vorhanden – in der Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache ausgehändigt. Besteht ein aktiver Vertrag und geht aus den (vorab) übermittelten Nachweisdokumenten hervor, dass die nachgewiesene EURO-Emissionsklasse nicht mit der auf der GO-Box hinterlegten EURO-Emissionsklasse übereinstimmt, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:
a) Wenn aus den übermittelten Nachweisdokumenten hervorgeht, dass die nachgewiesene EURO-Emissionsklasse die Entrichtung eines niedrigeren Mauttarifes bedingt, wird der Kraftfahrzeuglenker zunächst mit zwei kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.1) aufgefordert, eine GO-Vertriebsstelle aufzusuchen, um eine bereits hinterlegte EURO-Emissionsklasse ändern zu lassen. Wird trotz Signalisierung keine GO-Vertriebsstelle aufgesucht, so wird in weiterer Folge die GO-Box aktiv gesperrt, wobei diese Sperre dem Kraftfahrzeuglenker mit vier kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.2) bekannt gegeben wird.
b) Wenn aus den übermittelten Nachweisdokumenten hervorgeht, dass die nachgewiesene EURO-Emissionsklasse jedoch die Entrichtung eines höheren Mauttarifes bedingt, wird die GO-Box, ohne vorherige Signalisierung durch zwei kurze Signaltöne (siehe Punkt 8.2.4.3.1), sofort aktiv gesperrt, um die Durchführung der Änderung der auf der GO-Box hinterlegten EURO-Emissionsklasse zu ermöglichen. Diese Sperre wird dem Kraftfahrzeuglenker mit vier kurzen Signaltönen (siehe Punkt 8.2.4.3.2) signalisiert. Beim nächsten Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle wird die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse vorgenommen.
c) Wenn aus den übermittelten Nachweisdokumenten hervorgeht, dass die nachgewiesene EURO-Emissionsklasse zwar in die jeweils selben Tarifgruppen fällt wie die tatsächlich auf der GO-Box hinterlegte (abweichende) EURO-Emissionsklasse, gilt Punkt 5.2.2.1.3 c) sinngemäß. Die ASFINAG ist berechtigt, den Zulassungsbesitzer zu einer neuerlichen Nachweiserbringung aufzufordern, wenn in der Vergangenheit Nachweise erbracht wurden, die Hinterlegung der nachgewiesenen EURO-Emissionsklasse auf der GO-Box jedoch nicht innerhalb einer angemessenen Frist durchgeführt wurde. Über die erneute Verpflichtung zur Nachweisführung durch den Zulassungsbesitzer wird dieser oder ein von ihm bestimmter Dritter an der GO-Vertriebsstelle mit einem Informationsbeleg in deutscher Sprache und – soweit vorhanden – in der Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache, informiert.

5.2.3 Dokumente, die zum Nachweis einer EURO-Emissionsklasse geeignet sind
Im Folgenden werden beispielhaft Dokumente angeführt, anhand deren Vorlage eine Nachweisführung durch den Zulassungsbesitzer erfolgen kann:
1. Durch die Zulassungsbescheinigung (im Sinne des KFG 1967, BGBl I Nr. 267/1967 idgF) oder eine gleichwertige Bescheinigung, sofern diese Bescheinigung von der im Zulassungsstaat des Kraftfahrzeuges zur Ausstellung autorisierten Stelle ausgestellt wurde.
2. Durch das Dokument ‚Conformity of Production' (im Folgenden kurz ‚CoP-Dokument'), sofern dieser Nachweis von der im Zulassungsstaat des Kraftfahrzeuges zur Ausstellung autorisierten Stelle ausgestellt wurde.
3. Durch den ‚CEMT-Nachweis der Übereinstimmung mit den technischen und Sicherheitsanforderungen für ein Kraftfahrzeug' (im Folgenden kurz ‚CEMT-Nachweis'), sofern dieser Nachweis von der im Zulassungsstaat des Kraftfahrzeuges zur Ausstellung autorisierten Stelle ausgestellt wurde.

4. Durch ein ‚Certificate of Conformity' (im Folgenden kurz ‚CoC-Dokument') (Nachweis gemäß Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG).
5. Durch eine Bestätigung des Fahrzeugherstellers, wenn der Nachweis der hinterlegenden EURO-Emissionsklasse nicht durch die in den Unterpunkten 1 bis 4 genannten Nachweise und Bescheinigungen geführt werden kann, sofern diese Bestätigung (z. B. IG-Luft-Plakettenzuweisung) vom Fahrzeughersteller selbst oder von einem vom Fahrzeughersteller ausdrücklich Bevollmächtigten ausgestellt wurde. Die Fahrzeugherstellereigenschaft sowie die Bevollmächtigung sind ebenfalls nachzuweisen. In den Fällen des Unterpunkts 2 bis 5 ist darüber hinaus für jedes Kraftfahrzeug eine Kopie der Zulassungsbescheinigung (im Sinne des KFG 1967, BGBl Nr. 267/1967 idgF) oder eine gleichwertige Bescheinigung den Nachweisdokumenten beizulegen, sofern diese Bescheinigung von einer zur Ausstellung autorisierten Stelle im Zulassungsstaat des Kraftfahrzeugs ausgestellt wurde. Die Entscheidung über die zu hinterlegende EURO-Emissionsklasse wird auf Grundlage
• der übermittelten Nachweisdokumente
• der Eignung der übermittelten Nachweisdokumente sowie
• der von der ASFINAG bei Dritten selbständig eingeholten Auskünfte und Nachweise getroffen. Für Partikelfilter ist mangels Tarifrelevanz kein Nachweis zu erbringen.[…]"

In seinem Erkenntnis vom 21. November 2023, LVwG-400743/3/KPe/HUE hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich unter anderem Folgendes ausgeführt:
„[…] Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass eine Bestrafung nach § 20 Abs. 3 BStMG auch voraussetzt, dass der betreffende LKW tatsächlich im Zeitraum zwischen dem Verlangen der Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse und dem Ende der Einmeldefrist auf mautpflichtigen Strecken benützt wurde. Dass die Benutzung der mautpflichtigen Strecke (am 13.09.2022, 7:32 Uhr) NACH dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Emissionsklasse (welche nur datumsmäßig mit 23.09.2022, aber ohne Uhrzeit angegeben ist) erfolgte, kann weder dem Spruch noch der Begründung des angefochtenen Straferkenntnisses entnommen werden. Insofern kann auch aus diesem Grund eine Strafbarkeit des Tatvorwurfs nach § 20 Abs. 3 BStMG nicht abgeleitet werden […]."

Dazu hat der Verwaltungsgerichtshof in seiner ganz aktuellen Entscheidung vom 18. März 2024, Ra 2024/06/0020-5, wie folgt ausgeführt:
„[...] Dies begründete das LVwG einerseits damit, dass der Tatzeitpunkt im Straferkenntnis unrichtig mit dem Tag der Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse (23. September 2022) statt mit dem Tag nach Ablauf der Einmeldefrist (22. Oktober 2022) angegeben worden sei. Andererseits könne weder dem Spruch noch der Begründung des Straferkenntnisses entnommen werden, dass die Benutzung der mautpflichtigen Strecke (am 13.09.2022, 7:32 Uhr) NACH dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Emissionsklasse (welche nur datumsmäßig mit 23.09.2022, aber ohne Uhrzeit angegeben sei) erfolgt sei (Hervorhebung im Original). Auch aus diesem Grund könne eine Strafbarkeit des Tatvorwurfs nach § 20 Abs. 3 BStMG 2002 nicht abgeleitet werden.
Dagegen richtet sich die auf § 26a BstMG 2002 gestützte Revision. In der Zulässigkeitsbegründung wird zusammengefasst vorgebracht, das angefochtene Erkenntnis weiche von näher genannter Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, weil das LVwG die Meinung vertreten habe, dass bei der verfahrensgegenständlichen Übertretung des BStMG 2002 als Tatzeitpunkt jener Tag anzuführen sei, an welchem die

Einmeldung infolge des Ablaufs der 28-tägigen Frist nicht mehr möglich gewesen sei. Der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zufolge könne der Beschuldigte auch dann nicht in Rechten verletzt werden, wenn als Tatzeit jener Zeitpunkt angegeben werde, an dem die Benützung der Mautstrecke mit einem vorläufig einer Tarifgruppe zugeordneten Fahrzeug festgestellt worden sei, und nicht der Zeitraum der Nachweisfrist, zumal durch das Unterlassen des Nachweises ohne Befahren einer Mautstrecke der Straftatbestand des § 20 Abs. 3 BStMG nicht erfüllt werde (Hinweis unter anderem auf VwGH 19.10.2023, Ra 2023/06/0092; 2.11.2016, Ra 2016/06/0046).
Gegen die Alternativbegründung im angefochtenen Erkenntnis, wonach im Straferkenntnis nicht festgestellt worden sei, dass die Benutzung der mautpflichtigen Strecke nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Emissionsklasse erfolgt sei, weshalb auch aus diesem Grund eine Strafbarkeit des Tatvorwurfs aus § 20 Abs. 3 BStMG 2002 nicht abgeleitet werden könne, bringt die Revisionswerberin nichts vor. Sie zitiert vielmehr selbst die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, wonach durch das Unterlassen des Nachweises ohne Befahren einer Mautstrecke der Straftatbestand des § 20 Abs. 3 BStMG nicht erfüllt wird (vgl. etwa VwGH 19.10.2023, Ra 2023/06/0092, Rn. 9). Angesichts dessen kommt der in den Zulässigkeitsbegründung angesprochenen Frage des Tatzeitpunktes keine entscheidungswesentliche Bedeutung zu. Zur Lösung abstrakter Rechtsfragen ist der Verwaltungsgerichtshof auf Grund von Revisionen gemäß Art. 133 Abs. 6 Z 1 B-VG nicht zuständig (vgl. etwa VwGH 20.6.2023, Ra 2023/06/0002, Rn. 10, mwN) [...]“

Der erkennende Richter folgt der in der o.a. Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich dargestellten und vom VwGH gebilligten Rechtsansicht, dass es wesentlich darauf ankommt, dass das Befahren des mautpflichtigen Straßennetzes nach Verlangen der günstigeren Emissionsklasse erfolgen muss und dieser Umstand im Spruch auch durch Angabe der entsprechenden Zeit Niederschlag finden muss.

Auch im vorliegenden Fall wurde nicht dargelegt, ob ein Befahren der Autobahn vor oder nach dem Verlangen der günstigeren Emissionsklasse erfolgt ist. Im Spruch des bekämpften Straferkenntnisses wurde dem Beschwerdeführer gerade nicht angelastet, ein Kraftfahrzeug auf einer mautpflichtigen Straße gelenkt zu haben. Die Nennung eines Tatzeitpunkts und Tatortes ohne nähere Ausführung, welches Verhalten der Beschwerdeführer zu dieser Zeit an diesem Ort gesetzt hat, erscheint jedenfalls nicht als ausreichend. Daran ändert auch der Umstand, dass in der Begründung angeführt wird, das Lenken stehe unbestritten fest, nichts.
Deshalb mangelt es dem Spruch an der Klarstellung in Bezug auf ein wesentliches Tatbestandsmerkmal.

„Sache“ des Beschwerdeverfahrens:
„Nach stRsp des VwGH ist – sofern die Gesetze nicht anderes anordnen (VwGH 19.2.2003, 99/08/0146) – ‚Sache‘ des Berufungsverfahrens der Gegenstand des Verfahrens in der Vorinstanz, dh jene Angelegenheit, die den Inhalt des Spruchs des angefochtenen Bescheides der Unterinstanz (einschließlich beigesetzter Auflagen und Bedingungen [VwGH 22.3.2000, 98/04/0019; 4.4.2002, 2002/08/0066] sowie Leistungsfristen [VwGH

15.6.1992, 91/10/0133; 18.1.1999, 98/10/0097]) gebildet hat (VwSlg 11.237 A/1983 verst Sen; VwGH 19.2.2003, 99/08/0146; 16.11.2005, 2004/08/0025; VfSlg 15.070/1998; Walter/Thienel AVG § 66 Anm 10). Die Grenzen der Sache, über welche die Berufungsbehörde abzusprechen hat, bestimmen sich nicht nach der Angelegenheit, die vor der untergeordneten Instanz in Verhandlung war, sondern nach dem Gegenstand, der durch den Spruch des Bescheides entschieden wurde (VwGH 4.9.2003, 2003/21/0082; VfSlg 7240/1973; Hengstschläger[3] Rz 516; Thienel[4] 267), dh die Berufungsbehörde darf sachlich nicht über mehr absprechen, als Gegenstand der Entscheidung der unteren Instanz war (VwGH 28.4.1987, 86/07/0043; 31.5.1990, 89/09/0143; 19.5.2004, 2003/18/0081; Walter/Mayer Rz 538).“ [*Hengstschläger/Leeb,* AVG § 66 RZ 59 (Stand 1.7.2007, rdb.at)]
[Hervorhebungen nicht im Original]
Sache des Verwaltungsstrafverfahrens ist die dem Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist zur Last gelegte Tat mit ihren wesentlichen Sachverhaltselementen, unabhängig von ihrer rechtlichen Beurteilung (vgl etwa VwGH 8.11.2000, 99/04/0115).
In seiner Entscheidung vom 14.3.2017, E 3282/2016, in welcher der VfGH sich mit der Entscheidung des EGMR v. 20.9.2016, Appl. 926/08 „Karelin gegen Russland“ auseinandersetzte, sprach er aus, dass der Prüfungsumfang der Verwaltungsgerichte sich im Verwaltungsstrafverfahren (wie auch im allgemeinen Verwaltungsverfahren) nach der Vorschrift des § 27 VwGVG richtet und der Gegenstand des Beschwerdeverfahrens und somit auch der Prüfungsumfang im Verfahren vor den Verwaltungsgerichten durch das Straferkenntnis der Verwaltungsbehörde begrenzt ist, womit es den Verwaltungsgerichten verwehrt ist, über den Gegenstand des Straferkenntnisses hinauszugehen. Das erstinstanzliche Straferkenntnis der belangten Behörde repräsentiere gleichsam die Anklageschrift im Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht (vgl. VwGH 14.07.2005, 2004/06/0064; 13.12.2016, Ra 2016/09/0040).

In seinem Erkenntnis vom 8.3.2017, Ra 2016/02/0226, führte der Verwaltungsgerichtshof aus, dass nach seiner Rechtsprechung eine Präzisierung der rechtlichen Grundlage der Bestrafung (Angabe der verletzten Verwaltungsbestimmung und angewendeten Strafnorm) zulässig ist, wenn es nicht zu einem „Austausch der Tat“ durch Heranziehung eines anderen als des ursprünglich der Bestrafung zu Grunde gelegten Sachverhalts kommt (vgl VwGH vom 17.2.2016, Ra 2016/04/0006 mwH).

Zu einer Abänderung des Tatvorwurfs ist das Verwaltungsgericht unabhängig vom Ablauf der Verfolgungsverjährungsfrist und unabhängig davon, ob eine Verfolgung in Bezug auf einen erweiterten Tatvorwurf grundsätzlich noch möglich wäre, nicht befugt, weil dieser erweiterte Tatvorwurf jedenfalls nicht Sache des Beschwerdeverfahrens ist (vgl instruktiv VwGH 8.3.2017, Ra 2016/02/0226 RN 10).

Eine Befugnis der Verwaltungsgerichte zur Ausdehnung des Gegenstands des Verfahrens über die Sache des Verwaltungsstrafverfahrens im Sinn des § 50

VwGVG hinaus besteht nicht. Beispielsweise stellt die Ausdehnung des Tatzeitraumes erst im Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht weiterhin (wie früher im Berufungsverfahren) eine unzulässige Erweiterung des Tatvorwurfs und der Sache des Verfahrens im Sinn des § 50 VwGVG dar (vgl näher VwGH 5.11.2014, Ra 2014/09/0018; 27.4.2018, Ra 2018/04/0091). Dies muss gleichermaßen für eine Abänderung des Spruchs dahingehend gelten, dass die Benutzung der mautpflichtigen Bundesstraße nach Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse erfolgte und somit eine Strafbarkeit durch diese erstmalig begründet wird.

Das Verwaltungsgericht ist insofern nicht berechtigt, den durch den Spruch des behördlichen Straferkenntnisses festgelegten Tatvorwurf abzuändern.

Eine Korrektur durch das Verwaltungsgericht käme einer unzulässigen Auswechslung der Tat bzw. einer die Strafbarkeit erst begründende Erweiterung des Vorwurfes durch erstmaligen Vorwurf des korrekten Tatzeitpunktes gleich, die dem Verwaltungsgericht verwehrt ist.

Aus den genannten Gründen ist das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 1 VStG einzustellen.

Bei diesem Ergebnis entfällt gemäß § 52 Abs. 9 VwGVG und § 66 Abs. 1 VStG die Verpflichtung zur Zahlung von Beiträgen zu den Kosten des Strafverfahrens und des Beschwerdeverfahrens.

Die Zurückweisung im Hinblick auf die Zweitbeschwerdeführerin (B__) gründet auf dem Umstand, dass sich das ggst. Straferkenntnis nur gegen den Erstbeschwerdeführer richtet. Die Zweitbeschwerdeführerin hat im ggst. Verfahren keinerlei Parteistellung und ist durch das Straferkenntnis auch nicht belastet, weshalb ihr nicht das Recht zukommt, Beschwerde zu erheben.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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

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

Gegen 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

Dr. Süß