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-400964/2/FP**

Datum: **Linz, 11. Februar 2025**

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

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde von A__, c/o B__, C__, D__, gegen das Straferkenntnis des Bürgermeisters der Stadt Linz vom 22.10.2024, GZ: LINZ/924010001995/24, wegen einer Übertretung des BStMG

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis wird aufgehoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 1 bzw. 2 VStG eingestellt.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

[traducción automática:

I. Se estima el recurso, se anula la resolución penal impugnada y se suspende el procedimiento administrativo sancionador de conformidad con el artículo 45, apartado 1, puntos 1 o 2, de la Ley de Sanciones Administrativas.

II. Contra esta decisión no procederá recurso ordinario.]

Entscheidungsgründe

I.1. Mit dem im Rubrum genannten Straferkenntnis der belangten Behörde wurde dem Beschwerdeführer (Bf) folgender Tatvorwurf angelastet:

„1. Datum/Zeit: 28.06.2023, 05:05 Uhr
Ort: E__, A1 Str.km 164,143, Abschnitt Knoten F__, Fahrtrichtung: G__ Auhof
Betroffenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug über 3,5 t, Kennzeichen: aaa (E)

Sie haben als Geschäftsführer*in der Firma B__, E- D__, C__, und somit als nach § 9 Abs. 1 VStG verwaltungsstrafrechtlich Verantwortliche*r folgende Verwaltungsübertretung zu verantworten:
Die Firma B__ war im Tatzeitpunkt Zulassungsbesitzer*in des KFZ mit dem Kennzeichen aaa (E), dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Für dieses Kraftfahrzeug (KFZ) wurde am 28.06.2023 die verlangte EURO-Emissionsklasse im Sinne Punkt 5.2.2.1 der Mautordnung hinterlegt. Die für die Nachweisprüfung erforderlichen Dokumente wurden jedoch nicht bis zum 26.07.2023 (28 tägige Einmeldefrist) an die ASFINAG übermittelt, obwohl Sie dazu gern. Punkt 5.2.2.1 der Mautordnung dazu verpflichtet gewesen wären. Die vorläufige Zuordnung ist deshalb im Sinne des § 9 Abs. 11 BStMG 2002 rückwirkend erloschen und wurde das Kraftfahrzeug der Tarifgruppe mit dem höchsten Tarif zugeordnet.
Im Falle einer Mautentrichtung in der Einmeldefrist besteht somit eine Differenz zwischen der entrichteten und der geschuldeten Maut und wurde die Maut - weil die Mautstrecke auf Grundlage der vorläufigen Zuordnung zu einem günstigeren als dem Höchsttarif benutzt wurde; der entrichtete Betrag somit zu gering war - nicht ordnungsgemäß entrichtet.
Mit dem tatgegenständlichen KFZ wurde am 28.06.2023 um 05.05 Uhr innerhalb der oa. Einmeldefrist - die A1, Abschnitt Knoten F__, Fahrtrichtung H__, km 164,143, (mautpflichtige Bundesstraße A, Bundesautobahn) benutzt und es hat demzufolge keine ordnungsgemäße Mautentrichtung stattgefunden.
Sie haben - weil Sie es unterlassen haben den Nachweis über die Zuordnung des Kraftfahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse fristgerecht bis zum 26.07.2023 zu übermitteln - diese nicht ordnungsgemäße Entrichtung der Maut verursacht und sich gemäß § 20 Abs. 3 BStMG 2002 strafbar gemacht."

Die belangte Behörde verhängte eine Strafe von 300 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 1 Tag, 9 Stunden) und sprach aus, dass der Bf 30 Euro an Verfahrenskosten zu bezahlen habe.

I.2. Dagegen erhob der Bf mit Schriftsatz vom 06.11.2024 rechtzeitig Beschwerde, in der er auf das Wesentliche zusammengefasst darlegte, dass das Fahrzeug am 06.06.2023 an eine Firma mit Sitz in Deutschland verkauft worden sei. Dieses Unternehmen sei Eigentümerin und Verantwortliche gewesen. Am KFZ sei aufgrund bürokratischer Verfahren, die mit der Übertragung eines spanischen

Fahrzeuges auf ein Land der EU verbunden wären, das spanische Kennzeichen verblieben. Der Bf legte einen Kaufvertrag und eine Rechnung über das KFZ vor.

I.3. Mit Schreiben vom 20.11.2024 legte die belangte Behörde dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich die Beschwerde samt Verfahrensakt zur Entscheidung vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu fällen.

II.1. 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 feststeht, dass das bekämpfte Straferkenntnis aufzuheben ist (§ 44 Abs. 2 VwGVG).

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

Der unter Punkt I.1. wörtlich wiedergegebene Tatvorwurf im gegenständlich angefochtenen Straferkenntnis wird als Sachverhalt festgestellt.

Der Bf ist Geschäftsführer der in Spanien ansässigen Gesellschaft B__ bbb (die Gesellschaft). Diese war im Tatzeitpunkt Zulassungsbesitzerin eines LKW Mercedes Actros mit dem spanischen Kennzeichen aaa, welches am 06.06.2024 an ein Unternehmen mit Sitz in Deutschland verkauft wurde.
Das KFZ mit den angebrachten und auf die Gesellschaft zugelassenen Kennzeichen wurde dem Käufer (bzw. einem von diesem Beauftragten) übergeben und von Spanien nach Deutschland überstellt. Dabei wurde auch Österreich (bspw. 28.06.2023, 05:05 Uhr; E__, A1 Str.km 164,143) durchfahren und beim Kauf einer GO-Box die Hinterlegung einer Euro-Emissionsklasse **(Clase de emisiones Euro)** verlangt. Es ist nicht aktenkundig, welche EEK verlangt wurde. Diesbezüglich wurden der ASFINAG keine Nachweise übermittelt.
Es kann nicht festgestellt werden, dass jene Person, welche die Hinterlegung einer Emissionsklasse gegenüber der ASFINAG bzw. einer GO-Vertriebsstelle verlangte, in einem Rechtsverhältnis zum Bf bzw. dessen Unternehmen stand oder eine Anweisung oder eine Vollmacht des Bf dafür existierte. Es kann nicht festgestellt werden, dass die GO-BOX von der Zulassungsbesitzerin erworben wurde oder diesbezüglich ein sonstiger Vertrag zwischen der Zulassungsbesitzerin und der ASFINAG bestand. Es kann auch nicht festgestellt werden, welche EURO-Emissionsklasse beim Erwerb der GO-BOX verlangt wurde.

II.3. Beweiswürdigung

Der Sachverhalt ergibt sich insbesondere aus dem Straferkenntnis, im Übrigen aus der Anzeige und dem vorliegenden Akt.

Der Umstand des Verkaufs ergibt sich zweifelsfrei aus den vom Bf vorgelegten Unterlagen.

III. Rechtsgrundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStMG in der am 28.06.2023 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 I__ 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.[…]"

[…]

5.6.3 Verkauf von Kraftfahrzeugen

Unter „Verkauf" im Sinne der Mautordnung Teil B werden alle Formen der Änderung des Zulassungsbesitzers eines mautpflichtigen Kraftfahrzeuges verstanden.

5.6.3.1 Verkauf eines Kraftfahrzeuges ohne zugehöriges Kraftfahrzeugkennzeichen und ohne GO-Box
Für den Fall, dass ein Zulassungsbesitzer sein Kraftfahrzeug, für welches eine GO-Box ausgegeben wurde, verkauft, ist dieser verpflichtet,
• entweder eine Abmeldung und Rückgabe der GO-Box gemäß Punkt 5.7.4 vorzunehmen, oder
• vor Weiterverwendung der GO-Box in einem anderen mautpflichtigen Kraftfahrzeug eine Änderung der gespeicherten Daten gemäß Punkt 5.6.1 zu veranlassen,

andernfalls der Zulassungsbesitzer die alleinige Verantwortung für die Verrechnung und Entrichtung zukünftiger Mauttransaktionen trägt. Der Käufer des Kraftfahrzeuges ist vor erstmaliger Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes verpflichtet, eine neue Anmeldung zum Mautsystem unter Bekanntgabe sämtlicher Daten gemäß Punkt 5.6.1 vorzunehmen.

5.6.3.2 Verkauf eines Kraftfahrzeuges mit zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen und ohne GO-Box
Für den Fall, dass ein Zulassungsbesitzer sein Kraftfahrzeug, für welches eine GO-Box ausgegeben wurde, verkauft, ist dieser verpflichtet,
• entweder eine Abmeldung und Rückgabe der GO-Box gemäß Punkt 5.7.4 vorzunehmen, oder
• über das ASFINAG Service Center die GO-Box zur Vertragsauflösung vormerken zu lassen.

Vor erstmaliger Weiterverwendung der GO-Box in einem anderen mautpflichtigen Kraftfahrzeug ist diese Vormerkung über das ASFINAG Service Center wieder aufheben zu lassen und eine Änderung der gespeicherten Daten gemäß Punkt 5.6.1 an einer GO-Vertriebsstelle zu veranlassen,
andernfalls der Zulassungsbesitzer die alleinige Verantwortung für die Verrechnung und Entrichtung zukünftiger Mauttransaktionen trägt. Der Käufer des Kraftfahrzeuges ist vor erstmaliger Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes verpflichtet, eine neue Anmeldung zum Mautsystem unter Bekanntgabe sämtlicher Daten gemäß Punkt 5.6.1 vorzunehmen. Vor Ausgabe dieser neuen GO-Box sind die gemäß Punkt 5.6.1 neu zu speichernden Daten vom Käufer bekannt zu geben und ein vorläufiger Kostenersatz analog zu Punkt 5.7.2 zu leisten. Dieser Kostenersatz wird unter Vorlage des gegenständlichen Kaufvertrags durch die ASFINAG Maut Service GmbH refundiert.

5.6.3.3 Verkauf eines Kraftfahrzeuges ohne zugehöriges Kraftfahrzeugkennzeichen samt GO-Box
Für den Fall, dass der Zulassungsbesitzer sein Kraftfahrzeug ohne zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen verkauft und die GO-Box mit dem Kraftfahrzeug weitergibt, so ist der Zulassungsbesitzer verpflichtet, umgehend eine Änderung der gespeicherten Daten gemäß Punkt 5.6.1 zu veranlassen, andernfalls der Zulassungsbesitzer die alleinige Verantwortung für die Verrechnung und Entrichtung zukünftiger Mauttransaktionen trägt. Der Käufer hat die ASFINAG Maut Service GmbH umgehend schriftlich von der Übernahme der GO-Box unter Angabe der GO-Box-Identifikationsnummer samt zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen in Kenntnis zu setzen, wobei eine Kopie der Zulassungs-bescheinigung diesem Schreiben beizufügen ist. Verabsäumt der Käufer die ASFINAG Maut Service GmbH von der Übernahme in Kenntnis zu setzen, so ist er selbst dafür verantwortlich, dass er keine Sammelrechnung mit seinen Firmendaten ausgestellt erhält und mit seinen SelfCare-Zugangsdaten (= der von der ASFINAG Maut Service GmbH bekannt gegebene Benutzername sowie Passwort) auch keine Einzelleistungsinformation für das erworbene Kraftfahrzeug abrufen kann. Ein allenfalls noch vorhandenes, einer Pre-Pay-GO-Box zugeordnetes Mautguthaben sowie allfällige offene Forderungsbeträge gemäß Punkt 7.3, Nachverrechnung, gehen im Falle des Verkaufs des Kraftfahrzeuges und Weitergabe der GO-Box mit dem Kraftfahrzeug automatisch auf den Käufer über. Es liegt daher im alleinigen Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers und des Käufers, entsprechende Vereinbarungen zu erzielen. Im Falle der Vertragsauflösung wird ein etwaiges Restguthaben auf die Zahlungsmittel zurückgezahlt, mit denen dieses Restguthaben aufgeladen wurde.

5.6.3.4 Verkauf eines Kraftfahrzeuges mit zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen samt GO-Box
Für den Fall, dass der Zulassungsbesitzer sein Kraftfahrzeug mit zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen verkauft und die GO-Box mit dem Kraftfahrzeug weitergibt, so ist der Zulassungsbesitzer verpflichtet, umgehend eine Änderung der gespeicherten Daten gemäß Punkt 5.6.1 zu veranlassen, andernfalls der Zulassungsbesitzer die alleinige Verantwortung für die Verrechnung und Entrichtung zukünftiger Mauttransaktionen trägt. Der Käufer hat die ASFINAG Maut Service GmbH umgehend schriftlich von der Übernahme der GO-Box unter Angabe der GO-Box-Identifikationsnummer samt zugehörigem ASFINAG Teil B Mautordnung Seite 89 von 134 Version 72 Kraftfahrzeugkennzeichen unter Beifügung einer Kopie der Zulassungsbescheinigung in Kenntnis zu setzen. Verabsäumt

der Käufer die ASFINAG Maut Service GmbH von der Übernahme in Kenntnis zu setzen, so ist er selbst dafür verantwortlich, dass er keine Sammelrechnung mit seinen Firmendaten ausgestellt erhält und mit seinen SelfCare-Zugangsdaten (= der von der ASFINAG Maut Service GmbH bekannt gegebene Benutzername sowie Passwort) auch keine Einzelleistungsinformation für das erworbene Kraftfahrzeug abrufen kann. Ein allenfalls noch vorhandenes, einer Pre-Pay-GO-Box zugeordnetes Mautguthaben sowie allfällige offene Forderungsbeträge gemäß Punkt 7.3, Nachverrechnung, gehen im Falle des Verkaufs des Kraftfahrzeuges und Weitergabe der GO-Box mit dem Kraftfahrzeug automatisch auf den Käufer über. Es liegt daher im alleinigen Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers und des Käufers, entsprechende Vereinbarungen zu erzielen. Im Falle der Vertragsauflösung wird ein etwaiges Restguthaben auf die Zahlungsmittel zurückgezahlt, mit denen dieses Restguthaben aufgeladen wurde.

5.6.4 Vermietung von Kraftfahrzeugen Unter „Vermietung" im Sinne der Mautordnung Teil B werden alle Formen der zeitlich begrenzten Einräumung eines Nutzungsrechtes an einem mautpflichtigen Kraftfahrzeug verstanden, bei der sich der Zulassungsbesitzer des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges nicht ändert.

5.6.4.1 Vermietung von Kraftfahrzeugen ohne GO-Box
Für den Fall, dass für das Mietfahrzeug keine gültige Anmeldung zum System vorliegt, hat der Mieter eine Anmeldung zum System gemäß Punkt 5 vorzunehmen. Für den Fall, dass für das betreffende Mietfahrzeug eine Anmeldung zum System bereits vorliegt, dem Mieter jedoch die GO-Box nicht übergeben wurde, ist der Mieter verpflichtet, eine Anmeldung zum System gemäß Punkt 5 vorzunehmen, in deren Zuge die zu diesem Kraftfahrzeug-kennzeichen bereits vorhandene GO-Box gesperrt wird. Vor Ausgabe der GO-Box sind die gemäß Punkt 5.6.1 neu zu speichernden Daten vom Mieter bekannt zu geben und ein vorläufiger Kostenersatz analog zu Punkt 5.7.2 zu leisten. Dieser Kostenersatz wird unter Vorlage des gegenständlichen Mietvertrags durch die ASFINAG Maut Service GmbH refundiert. Bei Ende des Mietverhältnisses ist der Mieter verpflichtet,
• entweder eine Abmeldung und Rückgabe der GO-Box gemäß Punkt 5.7.4 zu veranlassen, oder
• über das ASFINAG Service Center die GO-Box zur Vertragsauflösung vormerken zu lassen. Vor erstmaliger Weiterverwendung der GO-Box in einem anderen mautpflichtigen Kraftfahrzeug ist diese Vormerkung über das ASFINAG Service Center wieder aufheben zu lassen und eine Änderung der gespeicherten Daten gemäß Punkt 5.6.1 an einer GO-Vertriebsstelle zu veranlassen,
andernfalls der Mieter die alleinige Verantwortung für die Verrechnung und Entrichtung zukünftiger Mauttransaktionen trägt.

5.6.4.2 Vermietung von Kraftfahrzeugen samt zugehöriger GO-Box
Der Mieter ist vor erstmaliger Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes verpflichtet, über das ASFINAG Service Center, im Internet auf https://www.eee-maut.at sowie bei jeder GO-Vertriebsstelle seine Daten gemäß Punkt 5.6.1 insbesondere sein gültiges Zahlungsmittel sowie die neuen Verrechnungsdaten (vor allem Firmenwortlaut und Rechnungsadresse) bekannt zu geben. Bei Ende des Mietverhältnisses ist der Mieter weiters verpflichtet, seine bekannt gegebenen Verrechnungsdaten und das bekannt gegebene Zahlungsmittel aus dem System über das ASFINAG Service Center, im Internet auf https://www.eee-maut.at sowie bei jeder GO-Vertriebsstelle löschen zu lassen,

andernfalls der Mieter die alleinige Verantwortung für die Verrechnung und Entrichtung zukünftiger Mauttransaktionen trägt. Die Beistellung einer Einzelleistungsinformation im Sinne von Punkt 6 für den Mietzeitraum kann nur nach vorherigem Anruf beim ASFINAG Service Center unter Nachweis des Mietbeginns und Mietendes angefordert werden, wobei der Mieter sowohl das Kraftfahrzeugkennzeichen des Mietfahrzeuges als auch seine Rechnungsadresse sowie allenfalls die Referenznummer der Sammelrechnung anzugeben hat. Ein allenfalls noch vorhandenes, einer Pre-Pay-GO-Box zugeordnetes Mautguthaben auf einer sowie allfällige offene Forderungsbeträge gemäß Punkt 7.3, Nachverrechnung, gehen im Falle der Vermietung des Kraftfahrzeuges und Weitergabe der GO-Box mit dem Kraftfahrzeug automatisch auf den neuen Mieter bzw. Vermieter über. Es liegt daher im alleinigen Verantwortungsbereich des Mieters, des neuen Mieters sowie des Vermieters, entsprechende Vereinbarungen zu erzielen. Im Falle der Vertragsauflösung wird ein etwaiges Restguthaben auf die Zahlungsmittel zurückgezahlt, mit denen dieses Restguthaben aufgeladen wurde. […]"

IV. Rechtliche Beurteilung

IV.1. Vorwurf eines nicht strafbaren Verhaltens

IV.1.1. Anlastung:

Eine (die Verfolgungsverjährung nach § 31 VStG unterbrechende) Verfolgungshandlung nach § 32 Abs. 2 VStG ist auf eine bestimmte physische Person als Beschuldigten, auf eine bestimmte Tatzeit, den ausreichend zu konkretisierenden Tatort und sämtliche Tatbestandselemente der durch die Tat verletzten Verwaltungsvorschriften iSd § 44a Z 2 VStG zu beziehen; (VwGH 21.10.2014, Ra 2014/03/0006;).

„Die Umschreibung der Tat hat – bereits im Spruch und nicht erst in der Bescheidbegründung (VwSlg 17.326 A/2007; VwGH 01.07.2010, 2008/09/0149) – so präzise zu sein, dass der Beschuldigte seine Verteidigungsrechte wahren kann und er nicht der Gefahr einer Doppelbestrafung ausgesetzt ist (z.B. VwSlg. 11.894 A/1985; VwGH 12.03.2010, 2010/17/0017; 17.04.2012, 2010/04/0057), sie muss mithin die Zuordnung des Tatverhaltens zur Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist, in Ansehung aller Tatbestandsmerkmale, die zur Individualisierung und Konkretisierung des inkriminierten Verhaltens erforderlich sind, ermöglichen (vgl. VwGH 20.07.1988, 86/01/0258; 31.01.2000, 97/10/0139; s. auch VwGH 06.11.2012, 2012/09/0066 [AuslBG]) und sie darf keinen Zweifel daran bestehen lassen, wofür der Täter bestraft worden ist (VwGH 23.04.2008, 2005/03/0243). Andererseits dürfen bei der Angabe der als erwiesen angenommenen Tat auch keine Verhaltensweisen mitumfasst werden, die nicht der verletzten Verwaltungsvorschrift iSd § 44 a Z 2 unterliegen (vgl. VwGH 24.04.2008, 2007/07/0124)." (*Fister* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG § 44 a Rz 2)."

Die Tat ist dabei so eindeutig zu umschreiben, dass kein Zweifel besteht, wofür der Täter zur Verantwortung gezogen wird. Diesen Anforderungen ist dann entsprochen, wenn die Tat dem Täter in so konkreter Umschreibung vorgeworfen

wird, dass dieser in die Lage versetzt wird, auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise anzubieten, um eben diesen Tatvorwurf zu widerlegen, und der Beschuldigte rechtlich davor geschützt ist, wegen desselben Verhaltens nochmals zur Verantwortung gezogen zu werden (VwGH 25.02.2003, 2001/10/0257).

„[…] Es bedarf zufolge § 44a Z 1 VStG bereits im Spruch der Anführung aller wesentlichen Tatbestandsmerkmale, die zur Individualisierung und Konkretisierung des inkriminierten Verhaltens und damit für die Subsumtion der Tat unter die dadurch verletzte Verwaltungsvorschrift erforderlich sind. Wird die Anführung eines wesentlichen Tatbestandselementes im Spruch unterlassen, kann dies auch nicht durch eine entsprechende Begründung ersetzt werden (vgl. VwGH 24.4.2015, 2011/17/0201, 0202).[…]" (VwGH 03.11.2021, Ra 2020/10/0076)

IV.1.2. Fehlen wesentlicher Tatbestandsmerkmale

IV.1.2.1. Verlangen einer günstigeren Euro-Emissionsklassen als Euro III
Gemäß § 8 Abs 1 BStMG und Punkt 5.1 der Mautordnung trifft die Verpflichtung zur Ausstattung eines mautpflichtigen Kraftfahrzeugs mit Fahrzeuggeräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut den Lenker.

Gemäß 5.2 der Mautordnung werden Kraftfahrzeuge 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. Für Kraftfahrzeuge mit einer EURO-Emissionsklasse bis EURO III ist eine Deklaration an der GO-Vertriebsstelle bzw. ein Nachweis der EURO-Emissionsklasse (idF auch EEK) nicht erforderlich.

Es handelt sich insofern um ein wesentliches Tatbestandsmerkmal, dass die Eintragung der Emissionsklassen IV, V oder VI, bzw. einer besseren EEK als III verlangt wurde.
Weder dem behördlichen Spruch, noch der Anzeige, noch einem anderen im Akt erliegenden Dokument, lässt sich entnehmen, dass eine der genannten drei Euro-Emissionsklassen oder zumindest eine bessere EEK als III verlangt wurde.
Lediglich ist die Rede davon, dass „die verlangte Emissionsklasse im Sinne Punkt 5.2.2.1 der Mautordnung hinterlegt" worden sei. Punkt 5.2.2.1 der Mautordnung regelt allerdings die Übermittlungsmöglichkeiten der Fahrzeugdeklaration an die ASFINAG. Es bleibt also im Dunkeln welche EEK - allenfalls auch einer der Klassen I – III - verlangt wurde.

Dem Bf wurde damit nicht konkret vorgeworfen, dass eine der drei genannten deklarationspflichtigen Euro-Emissionsklassen verlangt worden ist, weshalb angesichts des Umstandes, dass die Klassen I, II und III nicht deklarationspflichtig sind, durch den Spruch nicht ausreichend konkret dargestellt wird, dass ein

strafbares Verhalten gesetzt wurde, weil sich aus dem Spruch nicht ableiten lässt, ob ein Verhalten gesetzt wurde, das eine Einmeldepflicht hervorruft. Vor allem ist es dem Bf aufgrund des nicht konkretisierten Spruchs nicht möglich festzustellen, das Verlangen welcher EEK ihm vorgeworfen wird und ob sich aufgrund dieses Verlangens eine Verpflichtung zur Einmeldung von Dokumenten ergab. Es ist für den Bf insofern nicht möglich seine Verteidigungsrechte zu wahren und wird er nicht in die Lage versetzt, auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise anzubieten und eben diesen Tatvorwurf zu widerlegen. Der Bf ist insofern auch nicht vor Doppelbestrafung geschützt, weil ihm, sofern man davon ausgeht, dass ihm der Vorwurf vorliegend für niedrigere EKK (z.B. III) gemacht wurde, der ggst. Vorwurf neuerlich, nämlich für die Klassen IV, V, und VI gemacht werden könnte.

Die belangte Behörde macht dem Bf - aufgrund des Fehlens eines wesentlichen Tatbestandsmerkmals - daher im Ergebnis einen falschen Tatvorwurf, weil sie ihm eine Tat vorwirft, die nur strafbar ist, wenn die EEK IV, V oder VI (vom Zulassungsbesitzer oder einem von diesem angewiesenen Dritten; siehe dazu weiter unten) verlangt wurde.
Es ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass es im Akt an jeglichem Hinweis fehlt, welche EEK tatsächlich verlangt wurde, zumal schon in der Anzeige nur davon die Rede ist, dass am 28.06.2023 an einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung „der Euro-Emissionsklasse für das gegenständliche Fahrzeug verlangt" worden sei.

[Por tanto, la autoridad competente formula una acusación falsa contra el solicitante -debido a la ausencia de un elemento esencial del delito-, ya que le imputa un delito que sólo es punible si se ha presentado la EEK IV, V o VI (por el titular del registro o un tercero por él instruido) ; ver más abajo) fue solicitado. En este contexto, cabe señalar que el expediente carece de cualquier indicación sobre qué EEK se exigió realmente, especialmente porque el aviso solo menciona que el 28 de junio de 2023 en un punto de venta de GO se realizó el depósito de "la clase de emisiones Euro para el vehículo en pregunta".]

IV.1.2.2. Verlangen einer günstigeren Euro-Emissionsklasse als Euro III durch den Zulassungsbesitzer oder einen angewiesenen Dritten

Gemäß Punkt 5.2.1.1 kann der Zulassungsbesitzer zum Zwecke der Deklaration der EURO-Emissionsklasse selbst die Hinterlegung einer bestimmten EURO-Emissionsklasse vor Ort an einer GO-Vertriebsstelle verlangen.

Gemäß Punkt 5.2.1.2 der Mautordnung ist der Zulassungsbesitzer 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 der Mautordnung können also nur der Zulassungsbesitzer selbst, oder eine Person, die von diesem aktiv beauftragt wurde, eine günstigere EEK verlangen. Sonstige Dritte, also solche, die nicht vom Zulassungsbesitzer angewiesen wurden, können nach der Mautordnung keine günstigere EEK verlangen.

Dabei handelt es sich um ein ganz wesentliches Tatbestandsmerkmal, weil das unrechtmäßige (entgegen der Mautordnung etwa durch einen nicht angewiesen oder zumindest sonst bevollmächtigten Dritten) Verlangen einer günstigeren EEK nach der Mautordnung nicht als „verlangte Hinterlegung einer günstigeren EEK" (Punkt 5.2.2 der Mautordnung bezieht sich auf Punkt 5.2.1) iSd Mautordnung verstanden werden kann.

Insofern reicht es nicht, im Spruch lediglich darzustellen, dass eine EEK IV, V oder VI verlangt wurde, sondern ist es, um eine Strafbarkeit des Zulassungsbesitzers oder einer verantwortlichen Person gemäß § 9 VStG darzustellen, erforderlich, im Spruch ausdrücklich festzuhalten, dass die günstigere EEK vom Zulassungsbesitzer selbst oder einem vom Zulassungsbesitzer angewiesenen (oder zumindest bevollmächtigten) Dritten verlangt wurde, weil nur diesfalls ein strafbares Verhalten des Zulassungsbesitzers vorliegen kann.

Auch diesbezüglich fehlt es insofern an einer rechtmäßigen Anlastung und liegt auch hier der Vorwurf eines nicht strafbaren Verhaltens vor, zumal das Verlangen durch einen unberechtigten Dritten weder die Hinterlegung einer günstigeren EEK auslösen dürfte, noch zu einer Einmeldepflicht führt.

[Según la normativa de peajes, solo el propio titular de la matrícula del vehículo o una persona autorizada activamente por él puede exigir una EEK más barata. Otros terceros, es decir aquellos que no hayan sido instruidos por el titular de la matrícula del vehículo, no pueden exigir una EEK más favorable según la normativa de peajes. Este es un elemento muy importante del delito, porque la solicitud ilícita de una EEK más favorable (contraria a la normativa de peaje, por ejemplo por parte de un tercero que no ha sido instruido o al menos no autorizado de otra manera) no se considera dentro del peaje. Reglamento de peaje como "depósito solicitado de una EEK más favorable" (punto 5.2.2 del Reglamento de peaje, véase punto 5.2.1), tal como puede entenderse en el sentido del Reglamento de peaje. A este respecto, no basta con indicar simplemente en la sentencia que se requería una EEK IV, V o VI, sino que para establecer la responsabilidad penal del titular de la matrícula del vehículo o de una persona responsable de conformidad con el artículo 9 de la VStG, es necesario indicar expresamente en la sentencia que la EEK más favorable fue solicitada por el propio titular de la matrícula del vehículo o por un tercero encargado (o al menos autorizado) por el titular de la matrícula

del vehículo, porque sólo en En este caso puede presentarse conducta delictiva por parte del titular de la matrícula del vehículo. En este sentido tampoco existe ninguna acusación legítima y también aquí se alega una conducta no delictiva, sobre todo porque la solicitud de un tercero no autorizado no debería dar lugar al depósito de una EEK más favorable ni a una obligación de registro.]

IV.2. „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 01.07.2007, rdb.at)] [Hervorhebungen nicht im Original]

Sache des Verwaltungsstrafverfahrens ist die dem Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist zur Last gelegte Tat mit ihren wesentlichen Sachverhalts-elementen, unabhängig von ihrer rechtlichen Beurteilung (vgl. etwa VwGH 08.11.2000, 99/04/0115).

In seiner Entscheidung vom 14.03.2017, E 3282/2016, in welcher der VfGH sich mit der Entscheidung des EGMR vom 20.09.2016, 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 erst-instanzliche 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 08.03.2017, Ra 2016/02/0226, führte der Verwaltungs-gerichtshof 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 17.02.2016, 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 08.03.2017, 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 05.11.2014, Ra 2014/09/0018; 27.04.2018, 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 gleich, zumal der Vorwurf, den die Behörde dem Bf macht, kein strafbares Verhalten aufzeigt. Eine solche Erweiterung des Vorwurfs ist dem Verwaltungsgericht verwehrt.

IV.3. Fehlende Erfüllung des objektiven Tatbestands

Nach den Feststellungen hat die Gesellschaft, auf die das KFZ zugelassen war und für die der Bf als Geschäftsführer haftet, das KFZ verkauft.
Der Käufer hat das Fahrzeug mit den spanischen Kennzeichen, die dem spanischen System gemäß fahrzeuggebunden sind (ein Fahrzeug behält in Spanien bei Halterwechsel sein Kennzeichen) und dementsprechend am Fahrzeug verblieben sind, offenbar auf eigener Achse von Spanien abgeholt (abholen lassen) und wurde es auf dem Weg an seinen Bestimmungsort auch durch Österreich gelenkt.
Dort scheint der Lenker eine GO-Box erworben und eine EEK verlangt zu haben.

Offenkundig hat der Bf bzw. die Gesellschaft selbst keine EEK verlangt und es gibt auch keine Hinweise dafür, dass er den Lenker des KFZ iSd Punkt 5.2.1.2 angewiesen hätte, eine günstigere EEK zu verlangen. Jene unbekannte Person, welche eine günstigere EEK verlangt zu haben scheint, war dazu mangels Anweisung bzw. Vollmacht des Bf gar nicht befugt.
Daraus folgt, dass in diesen Fällen, wenn also ein mangels Anweisung des Zulassungsbesitzers zum Verlangen einer günstigeren EEK unbefugter Dritter (etwa der Lenker) eine günstigere EEK verlangt und diese von Vertragspartnern der ASFINAG oder ihr selbst ohne Prüfung, ob eine solche Anweisung vorliegt, im System der ASFINAG hinterlegt wird, eine Verpflichtung des Zulassungsbesitzers zum Nachweis der EEK nicht entstehen kann. In solchen Fällen ist der Lenker nach allgemeinen Regeln für das Lenken des KFZ auf dem mautpflichtigen Bundesstraßennetz, ohne die Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich.

Nur am Rande kann bemerkt werden, dass es im vorliegenden Fall bereits an der Fahrlässigkeit, die bei Fahrlässigkeitsdelikten Teil des objektiven Tatbestands ist, fehlt, zumal der ausländische Zulassungsbesitzer, der sein KFZ rechtmäßig samt Kennzeichen verkauft, nicht darum wissen kann, welche Route der Käufer nimmt, durch welche Länder er fährt und ob er Autobahnen oder andere Straßen benutzt. Der Zulassungsbesitzer erfährt nicht einmal davon, dass die mautpflichtige Person (der Lenker, vgl. Punkt 5.1 der Mautordnung) eine GO-Box erwirbt, geschweige denn, dass sie als unberechtigte Person entgegen die Mautordnung eine günstigere EEK verlangt und diese (wie aus anderen Verfahren bekannt offenbar systematisch) ohne Überprüfung der Identität des Verlangenden und ohne, dass eine Anweisung iSd Art 5.2.1.2 der Mautordnung vorliegt, also ebenso wider die Mautordnung, im System der ASFINAG hinterlegt wurde.

Im übrigen kann alleine aus der Bestimmung der Mautordnung zu Punkt 5.6.3.2 „Verkauf eines Kraftfahrzeuges mit zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen samt GO-Box" keine Verpflichtung des Zulassungsbesitzers abgeleitet werden: Diese Bestimmung sieht zwar vor, dass der Zulassungsbesitzer im auch hier vorliegenden Fall des Verkaufs eines Kraftfahrzeugs mit zugehörigem Kraftfahrzeugkennzeichen, aber ohne GO-Box, die Abmeldung und Rückgabe der GO-Box oder die Vertragsauflösung vorsieht. Voraussetzung für die Anwendung dieser Bestimmung ist aber, dass für das Fahrzeug bereits eine GO-Box erworben wurde bzw. ein Vertragsverhältnis mit der ASFINAG besteht. Das Vorliegen solcher Umstände konnte jedoch nicht festgestellt werden.

[IV.3. Falta de cumplimiento de los elementos objetivos del delito

Según los resultados de la investigación, la empresa a la que estaba matriculado el vehículo y de la que depende el demandante como administrador general vendió el vehículo.

Al parecer, el comprador recogió el vehículo en España por su cuenta (o hizo que alguien lo recogiera) con las matrículas españolas, que están vinculadas al vehículo según el sistema español (un vehículo mantiene su matrícula en España cuando el propietario cambia manos) y por lo tanto permaneció en el vehículo y lo registró en la La ruta hacia su destino también pasaba por Austria.
Allí, el conductor parece haber comprado una GO-Box y solicitado una EEK.

Es evidente que ni el solicitante ni la propia empresa solicitaron una EEK y tampoco hay pruebas de que hayan ordenado al conductor del vehículo en el sentido del punto 5.2.1.2 que solicitara una EEK más favorable.

De ello se desprende que en tales casos, por ejemplo, si un tercero no autorizado (como el conductor) solicita una EEK más barata debido a la falta de instrucciones para solicitar una EEK más barata y esta es depositada en el sistema de ASFINAG por los socios contractuales de ASFINAG o por Por parte de ASFINAG, en contravención de las disposiciones aplicables de la normativa de peajes, no puede derivarse una obligación para el titular del registro de aportar un comprobante de la EEK.
En tales casos, el conductor es responsable penal administrativo según las normas generales por circular por la red de carreteras federales de peaje sin haber abonado correctamente el peaje.

Sólo cabe señalar de paso que en el presente caso no se da la negligencia, que forma parte de los elementos objetivos de los delitos de negligencia, especialmente porque el propietario extranjero registrado, que vende legalmente su vehículo incluida la matrícula, no puede saber qué la ruta que sigue el comprador, los países por los que pasa y si utiliza autopistas u otras carreteras.
El titular de la matrícula del vehículo ni siquiera sabe que el obligado al pago del peaje (el conductor, véase el punto 5.1 del reglamento de peajes) compra una GO-Box, y mucho menos que, como persona no autorizada, exige una EEK más barata. contrariamente a la normativa de peaje y (como en otros casos) conocida por ser sistemática) sin comprobar la identidad de la persona que solicita el peaje y sin que exista una instrucción en el sentido del artículo 5.2.1.2 de la normativa de peaje, por lo que también es contraria a las normas de peaje, que quedan almacenadas en el sistema ASFINAG.

Además, no se puede derivar ninguna obligación por parte del titular de la matrícula del vehículo de la disposición de las normas de peaje en la sección 5.6.3.2 "Venta de un vehículo de motor con matrícula asociada que incluye GO-Box" por sí sola: Esta En efecto, la disposición establece que el titular de la matrícula del vehículo en caso de venta de un vehículo, como también es el caso aquí, Vehículo de motor con la matrícula asociada pero sin GO-Box, que prevé la baja y la devolución del GO-Box o la rescisión del contrato. Sin embargo, el requisito previo para la aplicación de esta disposición es que ya se haya adquirido

una GO-Box para el vehículo o que exista una relación contractual con ASFINAG. Sin embargo, no se pudo establecer la existencia de tales circunstancias.]

IV.4. Aus den genannten Gründen ist das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 1 bzw. 2 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.

[IV.4. Por las razones expuestas, la decisión penal impugnada debe ser anulada y el procedimiento administrativo sancionador debe ser sobreseído de conformidad con el artículo 45, párrafo 1, punto 1 o 2 de la Ley de Sanciones Administrativas.

Con este resultado, ya no se aplica la obligación de contribuir a los costes del proceso penal y del proceso de apelación, de conformidad con el artículo 52, párrafo 9 de la Ley de Tribunales Administrativos (VwGVG) y el artículo 66, párrafo 1 de la Ley de Tribunales Administrativos (VStG.).]

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 bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

[V. Inadmisibilidad de la revisión ordinaria:

El recurso ordinario es inadmisible porque no se plantea ninguna cuestión jurídica en el sentido del Se ha tenido que valorar el artículo 133, apartado 4, de la Constitución Federal, lo cual es de fundamental importancia. La presente decisión no se aparta de la jurisprudencia anterior del Tribunal Administrativo, ni tampoco falta jurisprudencia del Tribunal Administrativo. Además, la jurisprudencia del Tribunal Administrativo sobre esta materia no puede considerarse incoherente. Tampoco existen otros indicios de una importancia fundamental de la cuestión jurídica a resolver.]

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.

[Información sobre recursos legales

Contra esta decisión se podrá interponer recurso de apelación ante el Tribunal Constitucional y/o recurso extraordinario ante el Tribunal Administrativo en el plazo de seis semanas desde la notificación. La reclamación ante el Tribunal Constitucional debe presentarse directamente ante el Tribunal, y la apelación ante el Tribunal Administrativo debe presentarse ante el Tribunal Administrativo Regional de Alta Austria. La redacción y presentación de una queja o de un recurso deberá ser realizada por un abogado habilitado. Salvo que la ley disponga otra cosa, se deberá abonar una tasa de presentación de 240 EUR por cada queja o recurso. Tienes la opción de renunciar al recurso ante el Tribunal Administrativo y a la reclamación ante el Tribunal Constitucional. Tal renuncia implica que ya no se puede presentar un recurso ante el Tribunal Administrativo ni una queja ante el Tribunal Constitucional. La renuncia deberá comunicarse por escrito o constar en acta. Si la renuncia no fue hecha por un representante profesional de la parte o en presencia de tal representante, puede revocarse por escrito o mediante acta dentro de los tres días.]

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.

[Aviso

La asistencia jurídica gratuita se concederá a una parte, en todo o en parte, si ésta no puede cubrir los gastos del procedimiento sin afectar a su necesario sustento y la acción o defensa pretendida no parece manifiestamente frívola o inútil. Se concederá asistencia jurídica a una persona jurídica u otra entidad capaz de ser parte si los medios necesarios para llevar a cabo el proceso no pueden ser reunidos por ella o por las partes involucradas económicamente en el proceso y la acción legal o defensa previstas no pueden considerado como algo que parece obviamente intencional o desesperado; Lo mismo se aplica a un organismo designado oficialmente o a un representante legal que actúe en nombre de un patrimonio si los fondos necesarios para llevar a cabo los procedimientos no pueden obtenerse ni del patrimonio ni de las partes involucradas económicamente en la realización de los procedimientos. Para el procedimiento de recurso se deberá presentar una solicitud de asistencia jurídica gratuita ante el Tribunal Constitucional dentro del plazo de recurso. Para el recurso de apelación se deberá presentar una solicitud de asistencia jurídica gratuita ante el Tribunal Administrativo dentro del plazo de apelación. La solicitud debe, en la medida de lo razonable, explicar brevemente por qué se considera admisible el recurso contrariamente a la decisión del tribunal administrativo.]

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Pohl