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-400977/2/FP

Datum: Linz, 2. Dezember 2025

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde von A__, Deutschland, vertreten durch B__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land vom 30.01.2025, GZ: BHWL/924180029183/24, 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 VStG eingestellt.

II. Der Beschwerdeführer hat keine Verfahrenskostenbeiträge zu entrichten.

III. Gegen diese Entscheidung ist eine ordentliche Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.1. Mit dem im Rubrum genannten Straferkenntnis machte die belangte Behörde dem Beschwerdeführer (Bf) nachstehenden Vorwurf und verhängte eine Verwaltungsstrafe in Höhe von 150 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 16 Stunden):

„[…] 1. Datum/Zeit: 19.06.2024, 15:42 Uhr
Ort: Steinerkirchen an der Traun, A8 Str.km 2,323, Abschnitt KN Voralpenkreuz-Wels West, Fahrtrichtung: Staatsgrenze Suben
Betroffenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug über 3,5 t, Kennzeichen: aaa (D)

Am 31.05.2024 wurde an einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse für das gegenständliche Fahrzeug verlangt.
Demnach ist die Frist zum Nachholen des Nachweises der erklärten tarifrelevanten Merkmale am 30.06.2024 abgelaufen.
Sie haben als Zulassungsbesitzer den geforderten Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zu den erklärten tarifrelevanten Merkmalen der EURO-Emissionsklasse nicht fristgerecht an die ASFINAG nachgeholt und dadurch die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut für die Benützung von Mautstrecken verursacht. Nach Ablauf der Frist ist die vorläufige Zuordnung des gegenständlichen Kraftfahrzeuges zu den erklärten tarifrelevanten Merkmalen EURO-Emissionsklasse erloschen und das Kraftfahrzeug rückwirkend der Tarifgruppe mit dem höchsten Tarif zuzuordnen (§9 Abs. 10 BStMG).
Es besteht somit eine Differenz zwischen der für die Benützung der Mautstrecken entrichteten und der geschuldeten Maut.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:
1. § 20 Abs. 3 i.V.m. §§ 6 und 9 Abs. 5 dritter Satz und 9 Abs. 11 zweiter und vierter Satz BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023[…]“

I.2. Dagegen erhob der Bf mit anwaltlichem Schriftsatz rechtzeitig Beschwerde in der auf das Wesentliche zusammengefasst dargelegt wurde, dass er seit Jahren eine Go-Box mit der Euro-0-Klasse verfüge und diesmal beim Aufladen irrtümlich die Euro-1-Klasse hinterlegt worden sei. Er habe den Fehler nicht bemerkt und ging davon aus, dass die Daten korrekt gespeichert seien. Die fehlerhafte Eingabe sei durch einen Mitarbeiter der ASFINAG erfolgt.

I.3. Mit Schreiben vom 25.02.2025 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:

Die belangte Behörde hat dem Bf den unter Punkt I.1. wörtlich wiedergegebene Tatvorwurf gemacht.

Der Bf verfügt über ein Wohnmobil C bbb mit über 2,8 Tonnen, welches am tt.mm.jjjj erstmals zum Verkehr zugelassen wurde.
In der für die Emissionsklasse vorgesehenen Rubrik des Fahrzeugscheines (14) findet sich folgende Eintragung: „EMISSIONSKL.NICHT BEK.“

Der Bf ließ seine GO-Box an der ASFINAG Premium Vertriebsstelle Raststation Bayrischer Wald 94336 Hunderdorf aufladen. Dort wurde neben der CO2 Emissionsklasse 1 fälschlich die Euro-Emissionsklasse (idF EEK) EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) also eine Klasse für besonders umwelt-freundliche KFZ hinterlegt.
Das KFZ des Bf weist die EEK 0 auf.
Es kann nicht festgestellt werden, dass der Bf die EEK EEV verlangt hat.

II.3. Beweiswürdigung

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem Straferkenntnis bzw. den vom Bf vorgelegten Unterlagen, dem Fahrzeugschein und der Rechnung der GO-Vertriebsstelle.

III. Rechtsgrundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStMG in der am zur vorgeworfenen Tatzeit 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 fahrleistungsab-hängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahr-leistungsabhängigen 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 78 lauteten:

„[…] 5.2 Deklaration tarifrelevanter Merkmale (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse)

Kraftfahrzeuge werden grundsätzlich der jeweils höchsten Tarifgruppe zugeordnet. Hierzu werden die CO2-Emissionsklasse 1 und/oder EURO-Emissionsklasse I im Mautsystem zum jeweiligen Kraftfahrzeugkennzeichen hinterlegt, wenn nicht ausdrücklich die Eintragung einer besseren CO2- Emissionsklasse und/oder einer besseren EURO-Emissionsklasse verlangt wurde bzw. wird (im Folgenden kurz „verlangte tarifrelevante Merkmale“). Um Kunden bei der Ermittlung der CO2-Emissionsklasse des Fahrzeuges zu unterstützen, stellt die ASFINAG einen CO2-Emissionsklassen Rechner (abrufbar auf: https://go-maut.at/co2-rechner) zur Verfügung. Durch die Eingabe der Antriebsart, des erstmaligen Zulassungsdatums des Fahrzeuges, der Fahrzeuggruppe sowie Fahrzeuguntergruppe und der spezifischen CO2-Emissionen des Fahrzeuges, wird auf Basis der eingegebenen Werte die CO2-Emissionsklasse ermittelt und als Ergebnis mit rein informativem Charakter angezeigt. Die Zuhilfenahme des CO2-Emissionsklassen-Rechners durch den Kunden stellt jedoch keinesfalls eine Deklaration tarifrelevanter Merkmale im Sinne dieser Mautordnung dar. Eine ausdrückliche Deklaration einer abweichenden CO2-Emissionsklasse und/oder einer abweichenden EURO-Emissionsklasse kann entweder

• durch Vorlage der dem Kraftfahrzeugkennzeichen zugewiesenen GO-Box an einer GO-Vertriebsstelle oder
• durch Übersenden der vollständigen Nachweisdokumente der dem Kraftfahrzeug eigenen tarifrelevanten Merkmale erfolgen (siehe auch Punkt 5.2.3).

Für Kraftfahrzeuge, die der CO2-Emissionsklasse 1 und zugleich den EURO-Emissionsklasse 0, I, II oder III zuzurechnen sind, ist eine Deklaration an der GO-Vertriebsstelle bzw. ein Nachweis der tarifrelevanten Merkmale nicht erforderlich. Nicht nur bei der Deklaration der tarifrelevanten Merkmale, sondern auch bei der Anmeldung zum Mautsystem oder bei einer Datenänderung (siehe Punkt 5.6) ist an einer GO-Vertriebsstelle ausdrücklich eine bestimmte CO2-Emissionsklasse und/oder eine bestimmte EURO-Emissionsklasse zu verlangen; andernfalls wird die CO2-Emissionsklasse 1 und EURO-Emissionsklasse I hinterlegt. Dazu ist es erforderlich, die GO-Box an der GO-Vertriebsstelle vorzulegen. An der GO-Vertriebsstelle wird die Rechtmäßigkeit der Hinterlegung der verlangten tarifrelevanten Merkmale nicht geprüft und ist diese an der GO-Vertriebsstelle auch nicht nachzuweisen. Die Rechtmäßigkeit der verlangten tarifrelevanten Merkmale ist der ASFINAG jedoch durch entsprechende Nachweisdokumente entweder vorab (siehe Punkt 5.2.3.2) oder im Nachhinein (siehe Punkt 5.2.3.1) nachzuweisen. Die ausdrücklich verlangten tarifrelevanten Merkmale werden im Mautsystemhinterlegt und sind damit unmittelbar tarifrelevant. Ein Anspruch auf Verrechnung des der jeweiligen Tarifgruppe zugeordneten Mauttarifs entsteht erst dann, wenn entweder
• die Eintragung der tarifrelevanten Merkmale (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse) durch Vorlage der GO-Box an einer GO-Vertriebsstelle verlangt (und hierdurch im Mautsystem hinterlegt wird) und die Nachweisprüfung (Nachweis der Rechtmäßigkeit der verlangten tarifrelevanten Merkmale) in weiterer Folge positiv abgeschlossen wurde; hinsichtlich der Einmeldefrist wird auf Punkt 5.2.3 verwiesen, oder
• die Nachweisprüfung für die tarifrelevanten Merkmale durch Übersenden der vollständigen Nachweisdokumente der dem Kraftfahrzeug eigenen tarifrelevanten Merkmale positiv erfolgen konnte. (Punkt 5.2.3).
An der GO-Vertriebsstelle wird nach jeder Hinterlegung eines tarifrelevanten Merkmals eine Fahrzeugdeklaration ausgehändigt, die
• die Vertragsart (Post-Pay / Pre-Pay)
• das auf der GO-Box hinterlegte behördliche Kraftfahrzeugkennzeichen
• die auf der GO-Box hinterlegte GO-Box-Identifikationsnummer (=Fahrzeuggerätenummer)
• die Achsanzahl des Zugfahrzeuges
• sowie die hinterlegten tarifrelevanten Merkmale (CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse) ausweist. Diese Fahrzeugdeklaration hat jedenfalls in ihrer letztgültigen Fassung im Kraftfahrzeug zu verbleiben. Die jeweils letztgültige Fahrzeugdeklaration ist jederzeit (durch Vorlage der GO-Box) an einer GO Vertriebsstelle erhältlich. Die letztgültige Fahrzeugdeklaration (mit den hinterlegten tarifrelevanten Merkmalen) ist, neben der Möglichkeit des sofortigen Ausdrucks an den GO-Vertriebsstellen beispielsweise auch
• im SelfCare-Portal ersichtlich,
• durch Abfrage im System der ASFINAG nach Identifizierung mit der GO-Box-Identifikationsnummer und der dazugehörigen PAN unter Verwendung des Links https://www.go-maut.at/fahrzeugdeklaration/ einsehbar,
• durch Anruf im ASFINAG Service Center (siehe Punkt 14) erfragbar,
• der Einzelleistungsinformation (Punkt 6) entnehmbar und

• auf weiteren sonstigen Ausdrucken einer GO-Vertriebsstelle ersichtlich. Zusätzlich wird bei der Hinterlegung tarifrelevanter Merkmale 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 hinterlegten tarifrelevanten Merkmale (CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse) und
• allfällige vom Zulassungsbesitzer zu beachtende Fristen. 5.2.1 Deklaration der CO2-Emissionsklasse

5.2.1.1 Deklaration der CO2-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer Zum Zwecke der Deklaration der CO2-Emissionsklasse kann der Zulassungsbesitzer selbst die Hinterlegung einer bestimmten CO2-Emissionsklasse vor Ort an einer GO-Vertriebsstelle verlangen.
Nach Hinterlegung der CO2-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 Fahrzeug-deklaration angeführten GO-Box-Identifikationsnummer übereinstimmt sowie
• die verlangte CO2-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. Ausdrücklich hingewiesen wird, dass – sofern das Kraftfahrzeug der CO2-Emissionsklasse 1 zuzurechnen ist – die Möglichkeit besteht, die EURO-Emissionsklasse als (zusätzliches) tarifrelevantes Merkmal zu deklarieren (siehe Punkt 5.2.2).

5.2.1.2 Deklaration der CO2-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten Der Zulassungsbesitzer ist berechtigt, einen Dritten (insbesondere den Kraftfahrzeuglenker) anzuweisen, die Hinterlegung einer bestimmten CO2-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 CO2-Emissionsklasse. Nach Hinterlegung der CO2-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 Fahrzeug-deklaration angeführten GO-Box-Identifikationsnummer übereinstimmt sowie
• die CO2-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 CO2-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 5.2.3). Stellt der Zulassungsbesitzer nach Aushändigung des Informationsbelegs fest, dass eine falsche CO2-Emissionsklasse hinterlegt wurde, so hat der Zulassungsbesitzer unverzüglich die richtige CO2- Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle zu hinterlegen bzw. durch einen Dritten hinterlegen zu lassen. Auf die Möglichkeit der Nachentrichtung der Maut (siehe Punkt 7) wird ausdrücklich hingewiesen. Eine allenfalls im Zeitraum bis zur Hinterlegung der neuen CO2-Emissionsklasse zu viel entrichtete Maut wird nicht erstattet. Ausdrücklich hingewiesen wird, dass – sofern das Kraftfahrzeug der CO2-Emissionsklasse 1 zuzurechnen ist – der Zulassungsbesitzer auch berechtigt ist, den Dritten anzuweisen, die EURO-Emissionsklasse als (zusätzliches) tarifrelevantes Merkmal zu verlangen (siehe Punkt 5.2.2).

5.2.2 Deklaration der EURO-Emissionsklasse

Sofern das Kraftfahrzeug der CO2-Emissionsklasse 1 zuzurechnen ist, besteht die Möglichkeit, die EURO-Emissionsklasse als (zusätzliches) tarifrelevantes Merkmal an der GO-Vertriebsstelle zu deklarieren, um entsprechend dieser Eigenschaft des Kraftfahrzeugs den Tarifgruppen (siehe Punkt 4, Mauttarife) zugeordnet zu werden. Sofern das Kraftfahrzeug der CO2-Emissionsklasse 2, 3 oder 4 zuzurechnen ist, wird für das Kraftfahrzeug (zusätzlich) standardmäßig die EURO-Emissionsklasse VI im Mautsystem hinterlegt, und bei der Zuordnung zu den Tarifgruppen berücksichtigt. Für Kraftfahrzeuge der CO2-Emissionsklasse 5 wird keine EURO-Emissionsklasse im Mautsystem hinterlegt.

5.2.2.1 Deklaration der EURO-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer

Die Regelungen unter Punkt 5.2.1.1 zur Deklaration der CO2-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer (insbesondere auch die Prüfpflicht und hieran anknüpfende Verhaltensregelungen), gelten sinngemäß auch für die Deklaration der EURO-Emissionsklasse.

5.2.2.2 Deklaration der EURO-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten

Die Regelungen unter Punkt 5.2.1.2 zur Deklaration der CO2-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten (insbesondere auch die Prüfpflicht und hieran anknüpfende Verhaltensregelungen), gelten sinngemäß auch für die Deklaration der EURO-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten.

5.2.3 Nachweisführung und -prüfung tarifrelevanter Merkmale (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse)

Wurde die Hinterlegung eines tarifrelevanten Merkmals (CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse) verlangt, so ist die Rechtmäßigkeit des verlangten und hinterlegten tarifrelevanten Merkmals der ASFINAG grundsätzlich durch geeignete Dokumente (siehe Punkt 5.2.4) 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 einer Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache,

übergeben wird. Wird die Hinterlegung der CO2-Emissionsklasse und/oder 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. Sind die verlangten tarifrelevanten Merkmale den Tarifgruppen zuzuordnen, für die der jeweils höchste Tarif festgesetzt ist (im Folgenden „höchste Tarifgruppen"), so ist eine Nachweiserbringung nicht erforderlich. Dies ist bei Kraftfahrzeugen, die der CO2-Emissionsklasse 1 und den verlangten, nicht nachweispflichtigen EURO-Emissionsklassen (bis einschließlich EURO III) zuzuordnen sind, 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 einer Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache, übergeben wird. Die Nachweiserbringung für die verlangten tarifrelevante Merkmale, die nicht den höchsten Tarifgruppen zugeordnet werden, kann

• im Nachhinein nach Hinterlegung an der GO-Vertriebsstelle (Nachweisführung und -prüfung im Nachhinein, siehe Punkt 5.2.3.1) oder

• im Vorhinein vor der Hinterlegung an der GO-Vertriebsstelle (Nachweisführung und -prüfung im Vorhinein, siehe Punkt 5.2.3.2) erfolgen. Dies ist für die verlangten, nachweispflichtigen CO2-Emissionsklassen 2, 3, 4 und 5 sowie für die verlangten, nachweispflichtigen EURO-Emissionsklassen IV, V, EEV und VI jedenfalls der Fall.

5.2.3.1 Nachweisführung und -prüfung im Nachhinein Die Nachweisprüfung erfolgt nicht vor Ort an der GO-Vertriebsstelle, sondern durch die ASFINAG. Die erforderlichen Dokumente (siehe Punkt 5.2.4) 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 5020 Salzburg 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 euroclass@asfinag.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 über das SelfCare Portal, zu finden auf www.go-maut.at, zur Prüfung einzumelden: https://www.go-maut.at/selfcare-portal. Die erforderlichen Nachweisdokumente können in den Formaten: • *.pdf • *.jpg • *.tif übermittelt werden.

e) Übermittlung unter Nutzung des CO2-Emissionsklassen-Rechners Mit dem CO_2-Emissionsklassen-Rechner der ASFINAG, zu finden auf https://go-maut.at/co2- rechner, ist es möglich, die CO_2-Emissionsklasse des Kraftfahrzeuges vorab zu ermitteln. Die Nachweisdokumente für das jeweilige Kraftfahrzeug können im CO_2-Emissionsklassen-Rechner zur Prüfung hochgeladen werden. Die erforderlichen Nachweisdokumente können

in den Formaten • *.pdf • *.jpg • *.tif übermittelt werden. Die für die Nachweisprüfung erforderlichen Nachweisdokumente sind binnen 30 Kalendertagen (einlangend), gerechnet ab Hinterlegung des verlangten tarifrelevanten Merkmals an einer GO-Vertriebsstelle(jedenfalls CO2-Emissionsklasse 2, 3, 4 und 5 sowie im Falle der CO2- Emissionsklasse 1 auch dann, wenn die EURO-Emissionsklasse IV, V, EEV oder VI als (zusätzliches) tarifrelevantes Merkmal verlangt wurde) , an die ASFINAG zu übermitteln (im Folgenden kurz „Einmeldefrist“). Wurde die Hinterlegung der CO2-Emissionsklasse vor dem 1.1.2024 verlangt, so beginnt die Einmeldefrist für Nachweisdokumente betreffend die deklarierte CO2-Emissionsklasse erst mit 1.1.2024 zu laufen und sind diese bis spätestens 31.1.2024 (einlangend) an die ASFINAG zu übermitteln. 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. Das Prüfergebnis ist im SelfCare-Portal ersichtlich und darüber hinaus auch der letztgültigen Fahrzeugdeklaration (siehe Punkt 5.2) entnehmbar. Des weiteren wird die ASFINAG nach Möglichkeit den Kunden unter der von ihm im Zuge der Nachweiserbringung bekanntgegebenen E-Mail-Adresse (bzw. – sofern eine solche nicht vorhanden ist – über eine sonstige bekanntgegebene Kontaktadresse) über das Prüfergebnis informieren. Weiters besteht die Möglichkeit, den Bearbeitungsstand und Ausgang der Nachweisprüfung beim ASFINAG Service Center zu erfragen.

5.2.3.1.1 Vollständige, lesbare und rechtzeitige Einmeldung der geeigneten Nachweisdokumente Können auf Grundlage der übermittelten Nachweisdokumente die verlangten und hinterlegten tarifrelevanten Merkmale 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 verlangten und hinterlegten tarifrelevante Merkmale.

5.2.3.1.2 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 37 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 tarifrelevante Merkmale nachgewiesen werden, wird die Nachweisprüfung positiv abgeschlossen. Die Regelung des Punkts 5.2.3.1.1 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 5.2.3.1.4 entsprechend. Wird keine gültige Kontaktadresse bekannt gegeben, so wird die

Nachweisprüfung negativ abgeschlossen. In diesem Fall gilt ebenso die Regelung des Punkts 5.2.3.1.4 entsprechend.

5.2.3.1.3 Rechtzeitige Einmeldung von Nachweisdokumenten für eine falsche CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse Werden innerhalb der Einmeldefrist Nachweisdokumente übermittelt, die belegen, dass an einer GO-Vertriebsstelle ein falsches tarifrelevantes Merkmal verlangt und hinterlegt wurde, so ist wie folgt zu differenzieren:
a) Zuordnung der CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse anhand der übermittelten Nachweisdokumente zu einer Tarifgruppe, die die Entrichtung eines niedrigeren Mauttarifes bedingt: In diesem Fall wird der Ablauf der Einmeldefrist nicht abgewartet und werden die durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesene CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse im Mautsystem hinterlegt und kommt der niedrigere Mauttarif ab diesem Zeitpunkt zur Anwendung. Ein neuerliches Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle ist nicht erforderlich. Ebensowenig erfolgt eine gesonderte Signalisierung durch Signaltöne der GO-Box. Die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Hinsichtlich der aktualisierten Fahrzeug-deklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen. Die Erstattung einer allfälligen Differenz aufgrund der falschen Deklaration eines tarifrelevanten Merkmals ist ausgeschlossen.
b) Zuordnung der CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse anhand der übermittelten Nachweisdokumente zu einer Tarifgruppe, die die Entrichtung eines höheren Mauttarifes bedingt: Auch in diesem Fall wird der Ablauf der Einmeldefrist nicht abgewartet und werden die durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesene CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse im Mautsystem hinterlegt und kommt der höhere Mauttarif ab diesem Zeitpunkt zur Anwendung. Ein neuerliches Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle ist nicht erforderlich. Ebensowenig erfolgt eine gesonderte Signalisierung durch Signaltöne der GO-Box. Die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Hinsichtlich der aktualisierten Fahrzeugdeklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen. Für den Zeitraum gerechnet ab Verlangen eines tarifrelevanten Merkmals an der GO-Vertriebsstelle und bis Abschluss der Nachweisprüfung, kann der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht werden, sofern mit diesem Kraftfahrzeug das mautpflichtige Straßennetz benutzt und von der Möglichkeit der Nachzahlung der Maut (siehe Punkt 7) nicht Gebrauch gemacht wurde.
c) Hinterlegung einer falschen CO2-Emissionsklasse und/oder falschen EURO-Emissions-klasse innerhalb einer Tarifgruppe: Auch in diesem Fall wird der Ablauf der Einmeldefrist nicht abgewartet und werden die durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesene CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse im Mautsystem hinterlegt und kommt der den Eigenschaften des Kraftfahrzeugs (auch im Fall einer allfälligen zukünftigen Änderung der Tarifgruppenzuordnung) entsprechende Mauttarif zur Anwendung.

Ein neuerliches Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle ist nicht erforderlich. Ebensowenig erfolgt eine gesonderte Signalisierung durch Signaltöne der GO-Box. Die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Hinsichtlich der aktualisierten Fahrzeugdeklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen.

5.2.3.1.4 Keine Einmeldung der Nachweisdokumente Werden innerhalb der 30-tägigen Einmeldefrist keine Nachweisdokumente (siehe Punkt 5.2.4) übermittelt, so wird das Kraftfahrzeug der jeweils höchsten Tarifgruppe zugeordnet (d.h. der CO2- Emissions-

klasse 1 und/oder der Tarifgruppe EURO-Emissionsklasse 0 bis III) und kommt der höchste Mauttarif ab diesem Zeitpunkt zur Anwendung. Eine gesonderte Signalisierung durch Signaltöne der GO-Box erfolgt nicht. Die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Hinsichtlich der aktualisierten Fahrzeugdeklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen. Für den Zeitraum gerechnet ab Verlangen eines tarifrelevanten Merkmals an der GO-Vertriebsstelle und bis Abschluss der Nachweisprüfung, kann der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht werden, sofern mit diesem Kraftfahrzeug das mautpflichtige Straßennetz benutzt und von der Möglichkeit der Nachzahlung der Maut (siehe Punkt 7.1) nicht Gebrauch gemacht wurde. Ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass eine Erklärung der tarifrelevanten Merkmale (siehe Punkte 5.2.1 und 5.2.2) neuerlich möglich ist.

5.2.3.1.5 Verspätete Einmeldung der Nachweisdokumente

Werden die Nachweisdokumente nicht rechtzeitig innerhalb der Einmeldefrist übermittelt, so wird auf diesen Fall die Regelung des Punkts 5.2.3.1.4 angewendet. Nachträglich einlangende Nachweisdokumente werden wie ein neuer Antrag behandelt und es kommt die Regelung des Punkts 5.2.3.2 entsprechend zur Anwendung.

5.2.3.2 Nachweisführung und -prüfung im Vorhinein

Nur für Kraftfahrzeugkennzeichen, die ordnungsgemäß zum Mautsystem angemeldet wurden (aktiver Vertrag) besteht alternativ die Möglichkeit, Nachweisdokumente vor tatsächlicher Hinterlegung von tarifrelevanten Merkmalen an einer GO-Vertriebsstelle (siehe Punkte 5.2.1 und 5.2.2) 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 müssen von der ASFINAG für eine allfällige spätere Verwendung nicht aufbewahrt werden. Die auf Grundlage der übermittelten Nachweisdokumente ermittelten tarifrelevanten Merkmale werden im Mautsystem als Eigenschaft des Kraftfahrzeugs hinterlegt und der entsprechende Mauttarif kommt ab diesem Zeitpunkt zur Anwendung. Ein Aufsuchen einer GO-Vertriebsstelle ist nicht erforderlich. Ebensowenig erfolgt eine Signalisierung durch Signaltöne der GO-Box.
Die frühere Fahrzeugdeklaration verliert damit automatisch ihre Gültigkeit. Hinsichtlich der aktualisierten Fahrzeugdeklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen.

5.2.4 Dokumente, die zum Nachweis tarifrelevanter Merkmale (CO2-Emissionsklasse, 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 „Customer Information File“ (kurz: „CIF“).
3. Durch das „Certificate of Conformity“ (kurz „CoC-Dokument“).
4. Durch den „CEMT-Nachweis der Übereinstimmung mit den technischen und Sicherheitsanforderungen für ein Kraftfahrzeug“ (kurz „CEMT-Nachweis“), sofern dieser Nachweis von der im Zulassungsstaat des Kraftfahrzeuges zur Ausstellung autorisierten Stelle

ausgestellt wurde. 5. 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. 6. Durch eine Bestätigung des Fahrzeugherstellers, wenn der Nachweis der hinterlegenden EURO-Emissionsklasse nicht durch die in den Unterpunkten 1 bis 5 genannten Nachweise und Bescheinigungen geführt werden kann, sofern diese Bestätigung (z. B. IG-LuftPlakettenzuweisung) 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 6 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 CO2-Emissionsklasse und/oder 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.

5.2.5 Erneute Deklaration tarifrelevanter Merkmale

Unabhängig von im Mautsystem hinterlegten tarifrelevanten Merkmalen (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse) kann eine davon abweichende CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse jederzeit durch Vorlage der GO-Box an der GO-Vertriebsstelle verlangt werden . Eine solche erneute Deklaration tarifrelevanter Merkmale ist jedenfalls dann erforderlich, wenn die im Mautsystem hinterlegten und auf der letztgültigen Fahrzeugdeklaration ausgewiesenen Daten mit jenen des Kraftfahrzeugs, in welchem die GO-Box mitgeführt wird, nicht bzw. nicht mehr übereinstimmen. Wird die Deklaration nicht ordnungsgemäß durchgeführt, kann dies insbesondere auch dazu führen, dass es zu einer nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut kommt und somit der Tatbestand der Mautprellerei verwirklicht wird (siehe Punkt 10). Ein Beispiel einer solchen Nichtüberstimmung und folglich notwendigen erneuten Deklaration kann die Zuweisung eines bestehenden Kennzeichens für ein anderes Kraftfahrzeug darstellen. Dies gilt sinngemäß auch bei Verwendung von Probefahrt- und Überstellungskennzeichen an unterschiedlichen Kraftfahrzeugen. Im Fall einer erneuten Deklaration tarifrelevanter Merkmale wird an der GO-Vertriebsstelle ein Informationsbeleg ausgehändigt, der die nun hinterlegten (verlangten) tarifrelevanten Merkmale (CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse) sowie sich daran anknüpfende allfällige Verhaltenspflichten ausweist (z.B. allfälliger Lauf einer Einmeldefrist). Auf die alternative Sonderregelung bei Verwendung von Probefahrt- und/oder Überstellungskennzeichen (siehe Punkt 5.6.6) wird hingewiesen. Neben diesem Informationsbeleg wird an der GO-Vertriebsstelle auch eine neue Fahrzeugdeklaration über die verlangten und neu hinterlegten tarifrelevanten Merkmale in deutscher Sprache und – soweit vorhanden – in der Landessprache des Zulassungsstaats des Kraftfahrzeugkennzeichens, ansonsten in englischer Sprache ausgehändigt. Die ASFINAG ist berechtigt, den Zulassungsbesitzer zu einer neuerlichen Nachweiserbringung aufzufordern. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn in der Vergangenheit zwar Nachweise für ein Kraftfahrzeug erbracht wurden, die Ausgabe einer GO-Box für dieses Kraftfahrzeug 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. […]

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, EEV 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 vier Euro-Emissionsklassen oder zumindest eine bessere EEK als III verlangt wurde. Vielmehr stellt die Behörde in ihrer Begründung - der Anzeige der ASFINAG folgend - lediglich fest, dass die EEK EEV auf der Go-Box hinterlegt wurde. Der Bf bringt dazu vor, dass diese Emissionsklasse von ihm nie verlangt wurde, sondern aufgrund eines Irrtums des Mitarbeiters an der Premium Vertriebsstelle erfolgte. Dies erscheint insofern nachvollziehbar, als es sich bei dem 1984 erstmalig zugelassenen KFZ, für den Mitarbeiter der ASFINAG augenscheinlich nicht um ein Fahrzeug der EEK EEV handeln konnte und es gänzlich widersinnig wäre, wenn der Bf diese Klasse verlangt hätte.

Lediglich ist im Spruch die Rede davon, dass „an einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse für das gegenständliche Fahrzeug verlangt“ wurde (die EEK für das gegenständliche KFZ ist die Klasse „0“) und sei der diesbezügliche Nachweis nicht erfolgt.
Bei korrekter grammatikalischer Auslegung des ggst. Spruchs, kann der Einleitungssatz nicht anders verstanden werden, als dass ohnehin die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse für das ggst. Fahrzeug, also die Klasse 0 beantragt wurde.

Ansonsten bleibt mangels Nennung im Spruch im Dunkeln welche EEK - allenfalls auch die Klassen I – III - verlangt wurden bzw. lässt der Einleitungssatz des ggst. Spruchs - wie bereits dargelegt - darauf schließen, dass der Bf - was er ohnehin behauptet und was dem Gericht angesichts der Umstände auch durchaus logisch erscheint - die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse für das gegenständliche Fahrzeug, also 0, verlangt hat.
Hiezu ist zu bemerken, dass es bei der EEK 0 nach den zugrundeliegenden Bestimmungen keines Nachweises bedarf.

Unabhängig von der Frage, welchen Vorwurf die belangte Behörde dem Bf machen wollte (wahrscheinlich, dass er die EEK EEV verlangt hat), kann dem gesamten Straferkenntnis, insbesondere dem Spruch nicht entnommen werden, dass dem Bf dieser Vorwurf in der notwendigen Klarheit auch gemacht wurde.

Dem Bf wurde damit nicht konkret vorgeworfen, dass von ihm eine der vier genannten deklarationspflichtigen Euro-Emissionsklassen verlangt worden ist, weshalb angesichts des Umstandes, dass die Klassen 0, I, II und III, denen das ggst. KFZ auch tatsächlich zuzuordnen ist, 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, EEV 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, EEV oder VI verlangt wurde.

Es ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass es im Akt an jeglichem Hinweis fehlt, welche EEK tatsächlich verlangt wurde, bzw. ob der Bf überhaupt eine EEK verlangt hat, oder ob das der ASFINAG zurechenbare Organ schlicht autonom die falsche Klasse eingetragen hat, zumal schon in der Anzeige nur davon die Rede ist, dass am 31.02.2024 an einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung „der Euro-Emissionsklasse für das gegenständliche Fahrzeug verlangt“ worden sei.

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“ (wohl gemeint „zu beauftragen“), die Hinterlegung einer bestimmten EURO-Emissionsklasse vor Ort an einer GO-Vertriebsstelle zu verlangen. In diesem Fall fungiere 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 beauftragt wurden, können nach der Mautordnung keine günstigere EEK verlangen.

Dabei handelt es sich um ein ganz wesentliches Tatbestandsmerkmal, weil das unrechtmäßige Verlangen einer günstigeren EEK [entgegen der Mautordnung etwa durch einen nicht angewiesen (gemeint beauftragten) oder zumindest sonst bevollmächtigten Dritten] 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, EEV oder VI verlangt wurde, sondern ist es, um eine Strafbarkeit des Zulassungsbesitzers darzustellen, erforderlich, im Spruch ausdrücklich festzuhalten, dass die günstigere nachmeldepflichtige EEK vom Zulassungsbesitzer selbst oder einem vom Zulassungsbesitzer „angewiesenen“ Dritten verlangt wurde, weil nur diesfalls ein strafbares Verhalten des Zulassungsbesitzers vorliegen kann und der Zulassungsbesitzer nur bei Nennung dieses Tatbestandsmerkmales im Spruch seine Verteidigungsrechte wahren kann.

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

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 Sachverhaltselementen, 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 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 08.03.2017, 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 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). Vorliegend müsste das Gericht ermitteln und vorwerfen, dass der Bf als Zulassungsbesitzer oder ein von ihm „angewiesener“ Dritter eine bestimmte EEK verlangt hat und den Vorwurf diesbezüglich konkretisieren. Damit würde dem Bf erstmalig ein gesetzgemäßer Vorwurf gemacht, was eine unzulässige Erweiterung des Vorwurfs darstellt.

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. Zusammenfassung

Aufgrund des in mehreren Bereichen nicht ausreichend konkreten und nicht auf den gesetzlichen Tatbestand bezogenen Vorwurfs, ist der Beschwerde vorliegend Folge zu geben, das Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren mangels Anlastung eines strafbaren Verhaltens einzustellen.

Vor diesem Hintergrund kann es dahingestellt bleiben, ob sich der Bf vorliegend überhaupt strafbar machen konnte, wenn er eine GO-Box für ein nicht nachmeldepflichtiges KFZ erwirbt oder ein Guthaben auf diese aufladen lässt und dem Mitarbeiter ein Fehler unterläuft und dieser eine unrichtige EEK erfasst.

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.

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 340 Euro zu entrichten, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.

Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens

wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

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

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

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Pohl