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-401060/2/FP**

Datum: **Linz, 2. Dezember 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__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land vom 13.08.2025, GZ: BHWL/925180015944/25, 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. 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 Bf nachstehenden Vorwurf und verhängte eine Verwaltungsstrafe in Höhe von 300 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 1 Tag, 9 Stunden):

„[…] 1. Datum/Zeit: 04.02.2025, 02:04 Uhr
Ort: B__, A8 Str.km 2,323, Abschnitt C__
West-KN Voralpenkreuz, Fahrtrichtung: KN Voralpenkreuz
Betroffenes Fahrzeug: Kennzeichen: aaa (D)

Am 04.02.2025 01:01:44 Uhr wurde an einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse 5 für das gegenständliche Fahrzeug verlangt.
Demnach ist die Frist zum Nachholen des Nachweises der erklärten tarifrelevanten Merkmale am 06.03.2025 abgelaufen.
Sie haben als Zulassungsbesitzer den geforderten Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zu den erklärten tarifrelevanten Merkmalen EURO-Emissionsklasse 5 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 5 erloschen und das Kraftfahrzeug rückwirkend der Tarifgruppe mit dem höchsten Tarif zuzuordnen (§ 9 Abs. 10 BStMG).
Mit dem angeführten Fahrzeug wurde am 04.02.2025 um 02:04:54 in Abschnitt Wels West-KN Voralpenkreuz, auf der A8, Höhe 002.323, Richtung KN Voralpenkreuz, eine Mautstrecke benützt.
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 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023 i.V.m. § 6 BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023 i.V.m. § 9 Abs. 10 zweiter und vierter Satz BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023 […]"

I.2. Dagegen erhob der Bf rechtzeitig Beschwerde in der auf das Wesentliche zusammengefasst dargelegt wurde, dass er das KFZ an einen Kunden aus Nordmazedonien verkauft habe und dieses von einem Fahrer seines Kunden abgeholt worden sei. Der Gefahrenübergang mit allen Risiken und Verpflichtungen sei damit erfolgt.

I.3. Mit Schreiben vom 10.09.2025 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 wiedergegebenen Tatvorwurf gemacht.

Der Bf ist Auktionator und hat das gegenständliche KFZ am 13.01.2025 an ein Unternehmen aus Nordmazedonien verkauft (EXW). Am 03.02.2025 wurde das KFZ, an dem auf den Namen des Bf lautende Überstellungskennzeichen angebracht waren, bei diesem abgeholt.

Am 04.02.2025 wurde bei einer GO-Vertriebsstelle die Hinterlegung der EEK V und der CO2-Emissionsklasse 1 vorgenommen.

Der Bf hat die Hinterlegung dieser Klassen nicht verlangt. Der Bf hat niemanden beauftragt oder bevollmächtigt, diese Klassen zu verlangen.

II.3. Beweiswürdigung

Der Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem vorliegenden Akt, insbesondere den in Klammern angegebenen Beweismitteln. Aus dem Akt und dem Vorbringen des Bf und den vorgelegten Unterlagen ergibt sich, dass er das KFZ EXW an ein anderes Unternehmen verkauft hat und es entsprechend dem vereinbarten Incoterm von diesem in Deutschland abgeholt worden ist. Es liegt auf der Hand, dass die Angelegenheit für den Bf damit erledigt war.
Aus dem Akt, insbesondere den Unterlagen, welche von der ASFINAG herrühren, ergibt sich weder, wer die Hinterlegung einer EEK und/oder einer CO2-Klasse verlangt hat, oder ob ein solches Verlangen überhaupt stattgefunden hat.

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 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.

Mauttarife

§ 9. (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO_2-Emissionen entstehen. Eine Teilanlastung dieser Kosten ist zulässig.

(2) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Mauttarife pro Kilometer zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1 für die fahrleistungsabhängige Maut

durch Verordnung auf hundertstel Cent genau festzusetzen. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten.

(3) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO_2-Emissionen entstehen, sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhängern unabhängig von der technisch zulässigen Gesamtmasse des Anhängers zu differenzieren. Achsen sind unabhängig vom Radstand, alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittelebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen (§ 2 Z 7 Kraftfahrgesetz 1967) und Wohnmobilen (§ 2 Z 28a Kraftfahrgesetz 1967) gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

(4) Die Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten hat den Bestimmungen der Artikel 2 Abs. 1 Z 3 und Abs. 2, 7b und 7e Abs. 1 und 3 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. Die Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, der Lärmbelastung und der CO_2-Emissionen hat den Bestimmungen der Artikel 7c Abs. 1, 7ca Abs. 1 und 2, 7cb Abs. 1 und 3, 7ga Abs. 1 und 2, 7i Abs. 1 und des Anhanges IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

(5) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden nach folgenden Fahrzeugkategorien gestaffelt:

1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,
3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH.

Für Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 5 ist gegenüber den für Fahrzeuge aller anderen CO_2-Emissionsklassen (Abs. 9 zweiter Satz) einheitlich festzusetzenden Tarifen nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG eine Ermäßigung in der Höhe von 75 vH vorzusehen. Die Festsetzung der Tarife gemäß Abs. 2 hat für die in Z 2 und 3 genannten Fahrzeuge und für Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 5 jeweils nach Durchführung einer kaufmännischen Rundung zu erfolgen.

(6) Eine Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung kann nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 3 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen, wobei diese Differenzierung auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien gemäß Abs. 5 zulässig ist.

(7) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

1. für Strecken, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Mautstrecken, Mautabschnitts-Teiltarife (Abs. 11 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 und 5 ergeben,
2. nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß Z 1 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder die auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 und 5 festgesetzten Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen.

Zum Zweck der Berechnung der gemäß Z 1 festzusetzenden Mautabschnitts-Teiltarife können zwei oder mehr Mautstrecken zusammengefasst werden.

(8) Die Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sind für Fahrzeuge mit den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen und für emissionsfreie Fahrzeuge für alle Mautstrecken einheitlich festzusetzen. Es sind Tarifgruppen nach EURO-Emissionsklassen zu bilden, wobei eine Tarifgruppe, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind, und eine Tarifgruppe für emissionsfreie Fahrzeuge vorzusehen sind. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V festzusetzenden Mauttarife.

(9) Die Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen sind für alle Mautstrecken einheitlich festzusetzen. Es sind Tarifgruppen nach den gemäß Artikel 7ga Abs. 1 und 2 der Richtlinie 1999/62/EG zu bildenden CO_2-Emissionsklassen 1 bis 5 ohne Differenzierung der CO_2-Emissionsklasse 1 nach EURO-Emissionsklassen vorzusehen. Die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen sind in Cent ohne Umsatzsteuer für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen (Kategorie 2), für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen (Kategorie 3) und für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen (Kategorie 4) wie folgt festzusetzen:

1. Für das Jahr 2024:

Tarifgruppe nach CO2-Emissionsklasse	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
5	0,00	0,00	0,00
4	0,60	0,75	1,02
3	1,79	2,39	3,50
2	1,85	2,48	3,62
1	1,98	2,65	3,87

2. Für das Jahr 2025:

Tarifgruppe nach CO2-Emissionsklasse	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
5	0,00	0,00	0,00
4	1,00	1,25	1,70
3	2,99	3,99	5,84
2	3,09	4,13	6,04
1	3,30	4,41	6,46

3. Für das Jahr 2026:

Tarifgruppe nach CO2-Emissionsklasse	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
5	0,00	0,00	0,00
4	1,40	1,75	2,38
3	4,19	5,59	8,18
2	4,32	5,78	8,45
1	4,62	6,17	9,04

4. Für Omnibusse ist bei den nach Z 2 und 3 festzusetzenden Tarifen ab 1. Jänner 2025 jeweils eine eigene Tarifgruppe zu bilden, für die eine Ermäßigung in der Höhe von 25 vH vorzusehen ist, wobei die Festsetzung der Tarife nach Durchführung einer kaufmännischen Rundung auf hundertstel Cent zu erfolgen hat.

5. Für das Jahr 2027 und die Folgejahre sind die nach den Z 3 und 4 festgelegten Tarife nach Maßgabe des Abs. 12 anzupassen. Diese Anpassung hat unter Bedachtnahme auf das EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehrssektor gemäß Richtlinie 2003/87/EG zu erfolgen, wobei die Tarife das Doppelte der sich aus Anhang IIIc und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG ergebenden Bezugswerte nicht überschreiten dürfen. Dabei gilt für Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 1 jeweils der niedrigste Bezugswert und für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen jeweils der Bezugswert für solche mit vier Achsen.

(10) Sind Fahrzeuge, denen nur ein einziges Kennzeichen zugewiesen wurde, nicht derselben Tarifgruppe zuzuordnen, so gilt für alle Fahrzeuge der Tarif jener Tarifgruppe, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Fahrzeuge, für die kein Nachweis erfolgt, der ihre Zuordnung zu einer Tarifgruppe ermöglicht, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung vorzusehen, dass der Zulassungsbesitzer vor Benützung der Mautstrecken auf elektronischem Wege durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse, der CO_2-Emissionsklasse sowie ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus gegenüber dem Mautdiensteanbieter gemäß § 7 Abs. 5 die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer nach EURO-Emissionsklassen und CO_2-Emissionsklassen gebildeten Tarifgruppe sowie ab 1. Jänner 2025 einer für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe erwirken kann. Es ist vorzusehen, dass der Zulassungsbesitzer den Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse, der erklärten CO_2-Emissionsklasse sowie ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus innerhalb einer in der Mautordnung vorzusehenden Frist von mindestens 30 Tagen nachzuholen hat, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt. Die Zuordnung eines Fahrzeugs zur Tarifgruppe der CO_2-Emissionsklasse 2 oder 3 ist durch den Mautdiensteanbieter so rechtzeitig zu überprüfen, dass nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG gegebenenfalls sechs Jahre nach der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs und danach alle weiteren sechs Jahre eine Zuordnung in eine andere Tarifgruppe erfolgt.

(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife (Mautabschnittstarife) festzusetzen. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen zu Grunde zu legen. Sofern in der Verordnung nicht schon eine Festsetzung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß Abs. 7 Z 1 oder 2 erfolgt ist, sind der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife die in der Verordnung festgesetzten Mauttarife und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge der Mautabschnitts-Teiltarife sind kaufmännisch jeweils auf hundertstel Cent zu runden. Die Mautabschnittstarife ergeben sich aus der Summe der Mautabschnitts-Teiltarife, wobei die Beträge jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die auf die einzelnen Mautabschnitte entfallenden Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

(12) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind jeweils kaufmännisch auf hundertstel Cent zu runden.
(13) Abweichend von Abs. 12 gilt für die Festsetzung der Mauttarife für das Jahr 2024 Folgendes:
1. die in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Grundkilometertarife für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Infrastrukturkosten gelten im Jahr 2024 als Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen, wobei die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen oder mit vier und mehr Achsen unter Anwendung der Rundungsregelung des Abs. 5 dritter Satz zu berechnen sind;
2. die in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Mautabschnitte der in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautstrecken der A 9, A 10, A 11 und S 16 gelten auch im Jahr 2024;
3. die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, die der Berechnung der in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Mautabschnittstarife für die Mautabschnitte der A 13 zugrunde liegen, sind unter Anwendung der Rundungsregelung des Abs. 5 dritter Satz im Jahr 2024 für die Festsetzung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Mautabschnitte der A 13 heranzuziehen.

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 83 lauteten:

„[…] 4 MAUTTARIFE

Grundlage für die Mauttarife sind das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 sowie die jeweils gültige Mauttarifverordnung. Aufbauend auf diesen Vorgaben legt die Mautordnung in den Anhängen 4 (Mautabschnittstariftabellen) die für jeden Mautabschnitt aktuell gültigen (netto) Mautabschnitts-Teiltarife differenziert nach Gesamtkosten sowie Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung und Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen fest, wobei die Mautabschnitts-Teiltarife für Omnibusse in den Anhängen 4m bis 4x abgebildet sind. Die sich so errechnenden Mautabschnittstarife verstehen sich ohne Umsatzsteuer.
Um in der Mautabschnittstariftabelle eine leichtere Orientierung zu ermöglichen, sind die Mautabschnitte nach der jeweiligen Bezeichnung der Anschlussstellen bzw. Knoten gemäß der am mautpflichtigen Straßennetz angebrachten Beschilderung benannt. Die Höhe der Mautabschnittstarife bleibt während baustellenbedingter, temporärer Verlegungen oder einer zeitlich befristeten Sperre von Anschlussstellen unverändert. Im Post-Pay-Verfahren werden die Netto-Mauttarife täglich für jedes Kraftfahrzeugkennzeichen und für jedes hinterlegte Zahlungsmittel aufsummiert (Tagessumme). Dieser Tagessumme wird jeweils die Umsatzsteuer zugeschlagen und damit der Brutto-Mauttarif für diesen Tag gebildet. Im Pre-Pay-Verfahren wird die Umsatzsteuer bei der Aufladung von Mautwerten bezahlt. Die EURO-Emissionsklasse ist eine Eigenschaft des Kraftfahrzeuges, die sich aus den – auf Basis von EU-Richtlinien festgelegten – Emissionsgrenzwerten ergibt. Ausschlaggebend für die Hinterlegung einer EURO-Emissionsklasse ist die Einhaltung von Emissionsgrenzwerten des im Kraftfahrzeug eingebauten Motors. Die CO2-Emissionsklasse ist eine Eigenschaft des Kraftfahrzeuges. Die Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer der fünf CO2-Emissionsklassen erfolgt auf Basis der CO2-Emissionen des Fahrzeugs gemäß Art. 2 Abs. 1

Z 28 der Richtlinie 1999/62/EG in der geltenden Fassung (im Folgenden Wegekostenrichtlinie) nach Artikel 7ga Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 1 Z 29, 30 und 34 bis 38 der Wegekostenrichtlinie. Die CO2-Emissionsklasse 1 umfasst Fahrzeuge, die keiner anderen CO2-Emissionsklasse zugeordnet werden können. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn die CO2-Emissionen des Fahrzeugs keine Einstufung in eine andere CO2-Emissionsklasse rechtfertigen oder im Sinne des Punkt 5.2.4 keine hiefür geeigneten Nachweise erbracht werden. Zudem erfolgt eine Zuordnung in die CO2-Emissionsklasse 1 auch dann, wenn keine Bezugswerte für CO2-Emissionen im Sinne des Artikel 2 Abs. 1 Z 38 Wegekostenrichtlinie vorliegen. Die CO2-Emissionsklasse 2 umfasst Fahrzeuge, deren CO2-Emissionen um mehr als 5 % unter der Emissionsreduktionskurve im Sinne des Artikel 2 Abs. 1 Z 37 Wegekostenrichtlinie liegen, aber nicht der CO2-Emissionsklasse 3, 4 oder 5 angehören. Die CO2-Emissionsklasse 3 umfasst Fahrzeuge, deren CO2-Emissionen um mehr als 8 % unter der Emissionsreduktionskurve im Sinne des Artikel 2 Abs. 1 Z 37 Wegekostenrichtlinie liegen, aber nicht der CO2-Emissionsklasse 4 oder 5 angehören. Die CO2-Emissionsklasse 4 umfasst „emissionsarme Fahrzeuge" im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Z 30 Wegekostenrichtlinie. Die CO2-Emissionsklasse 5 umfasst „emissionsfreie Fahrzeuge" im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Z 29 Wegekostenrichtlinie. Bei Fahrzeugen, die zur CO2-Emissionsklasse 2 oder 3 zugeordnet wurden, erfolgt sechs Jahre nach der erstmaligen Zulassung und danach alle weitere sechs Jahre auf Basis der dann zu diesem Zeitpunkt maßgeblichen Schwellenwerte eine neuerliche Prüfung und gegebenenfalls eine Reklassifizierung. Die gegebenenfalls neue CO2-Emissionsklasse wird spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs wirksam. Für Omnibusse (§ 2 Z 7 KFG) wurde mit 1.1.2025 eine eigene Tarifgruppe gebildet, die eine Ermäßigung bei den Tarifgruppen zur Anlastung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen in Höhe von 25% vorsieht.

Es sind folgende Tarifgruppen vorgesehen

Folgende Tarifgruppen zur Anlastung der Infrastrukturkosten sind vorgesehen:

Tarifgruppe	Kraftfahrzeuge
E	CO_2-Emissionsklasse 5
A	andere CO_2-Emissionsklassen

Die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Kategorie 4 auf den Mautabschnitten der A 13 werden zeitlich (Tag / Nacht) differenziert. Als „Nacht" gilt der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr. Maßgeblich für die Anwendung des Nachttarifs ist die im Zeitpunkt der Durchfahrt durch die jeweilige Mautabbuchungsstelle im Mautsystem registrierte Zeit (dabei wird die Zeit der Funkuhr als Referenzzeitquelle herangezogen).

Folgende Tarifgruppen zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und der verkehrsbedingten Lärmbelastung sind vorgesehen:

Tarifgruppe	Kraftfahrzeuge
E	emissionsfreie Kraftfahrzeuge
A	EURO-Emissionsklasse VI
B	EURO-Emissionsklasse V und EEV
C	EURO-Emissionsklasse IV
D	EURO-Emissionsklassen 0–III

Die Tarifgruppen zur Anlastung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen sind nach den fünf CO_2-Emissionsklassen (1 bis 5) unterteilt, wobei jeweils eine Tarifgruppe für Omnibusse und eine Tarifgruppe für andere Kraftfahrzeuge vorgesehen ist.

Tarifgruppe nach CO_2-Emissionsklasse	Kraftfahrzeuge mit
5	CO_2-Emissionsklasse 5
4	CO_2-Emissionsklasse 4
3	CO_2-Emissionsklasse 3
2	CO_2-Emissionsklasse 2
1	CO_2-Emissionsklasse 1

Sollte eine vor dem 3.1.2009 erfolgte Typisierung eines Kraftfahrzeuges nicht die EURO - Klassenbezeichnung EURO I–VI führen, gilt folgende Konkordanztabelle:

EURO I	Euro 1
EURO II	Euro 2
EURO III	Euro 3
EURO IV	Euro 4
EURO V	Euro 5
EURO VI	Euro 6

Hinsichtlich der Differenzierung der Mauttarife nach der Anzahl der Achsen gilt Folgendes: Bei der Anzahl der Achsen sind angebrachte Liftachsen, Tandemachsen und Doppelachsen mitzuzählen. Stützachsen sowie Anhänger, die von Omnibussen oder von Wohnmobilen im Sinne des § 2 Abs 1 Z 28a KFG gezogen werden, sind hingegen bei der Ermittlung der Achsanzahl nicht zu berücksichtigen. Für die gemäß § 10 Abs 2 BStMG genannten Mautabschnitte werden die Mauttarife ebenfalls auf Grundlage des § 9 BStMG und der Mauttarifverordnung festgelegt.

5 ANMELDUNG ZUM UND ABMELDUNG VOM MAUTSYSTEM

5.1 Allgemeines Gemäß § 8 Abs 1 BStMG sind die Lenker von mautpflichtigen Kraftfahrzeugen verpflichtet, diese vor Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit zugelassenen Fahrzeuggeräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß den Bestimmungen dieser Mautordnung auszustatten. Diese Verpflichtung umfasst

- die Anmeldung zum Mautsystem (Systemanmeldung zum Post-Pay- oder Pre-Pay-Verfahren – siehe Punkt 5.5),
- die Erlangung eines zugelassenen Fahrzeuggerätes und
- die dauerhafte ordnungsgemäße Anbringung desselben im mautpflichtigen Kraftfahrzeug (siehe Punkt 8.1). Andere Formen der Mautentrichtung sind nicht vorgesehen. Eine Nachzahlung der Maut ist nur unter besonderen Bedingungen möglich (siehe Punkte 7.1 bzw. 7.2). Die Anmeldung zum Mautsystem erfordert die Vorlage der Zulassungsbescheinigung des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges. Zur elektronischen Mautentrichtung sind ausschließlich nachfolgende Fahrzeuggeräte zu verwenden:
- Fahrzeuggeräte der ASFINAG: die GO-Box oder die Split-GO-Box (siehe Punkt 5.7)
- Ausdrücklich zugelassene Fahrzeuggeräte von Mautbetreibern ausländischer Mautsysteme (siehe Teil C). Übersteller, die ein solches zugelassenes Fahrzeuggerät verwenden, unterliegen nicht der Sonderregelung des Punkts 5.6.6.

5.2 Deklaration tarifrelevanter Merkmale (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse, Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus)

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. Ebenso erfolgt eine Zuordnung des Kraftfahrzeuges zu der für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe nur dann, wenn die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus ausdrücklich verlangt wurde bzw. wird. Die verlangte CO2-Emissionsklasse, die verlangte EURO-Emissionsklasse und/oder die verlangte Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus werden im Folgenden kurz unter dem Begriff „verlangte tarifrelevante Merkmale" zusammengefasst.

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 und/oder der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus 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 5.2.4).

Für Kraftfahrzeuge, bei denen es sich nicht um Omnibusse handelt, und 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 und/oder die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus zu verlangen; andernfalls wird die CO2-Emissionsklasse 1 und EURO-Emissionsklasse I sowie die Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1) 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 5.2.4.2) oder im Nachhinein (siehe Punkt 5.2.4.1) nachzuweisen. Die ausdrücklich verlangten tarifrelevanten Merkmale werden im Mautsystem hinterlegt 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, Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus) 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 5.2.4 verwiesen, oder
- die Nachweisprüfung für die tarifrelevanten Merkmale durch Übersenden der vollständigen Nachweisdokumente der dem Kraftfahrzeug eigenen tarifrelevanten Merkmale positiv erfolgen konnte. (Punkt 5.2.4).

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 und/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1)) 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/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1)) 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 Fahrzeugdeklaration 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). Überdies besteht die Möglichkeit die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus zu deklarieren (siehe Punkt 5.2.3).

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 Fahrzeugdeklaration 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 5.2.4). 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). Überdies besteht die Möglichkeit den Dritten anzuweisen, die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus als (zusätzliches) tarifrelevantes Merkmal zu deklarieren (siehe Punkt 5.2.3).

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 Deklaration der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus
Sofern es sich bei dem Kraftfahrzeug um einen Omnibus iSd § 2 Z 7 KFG handelt, besteht die Möglichkeit, die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus 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.

5.2.3.1 Deklaration der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus 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 Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus.

5.2.3.2 Deklaration der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus 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 Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten.

5.2.4 Nachweisführung und -prüfung tarifrelevanter Merkmale (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse, Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus)
Wurde die Hinterlegung eines tarifrelevanten Merkmals (CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse und/oder die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus) 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 und/oder der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus 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, sowie bei Kraftfahrzeugen, die nicht die Eigenschaft als Omnibus aufweisen, 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 5.2.4.1) oder
- im Vorhinein vor der Hinterlegung an der GO-Vertriebsstelle (Nachweisführung und -prüfung im Vorhinein, siehe Punkt 5.2.4.2) erfolgen. Dies ist für die verlangten, nachweispflichtigen CO2-Emissionsklassen 2, 3, 4 und 5, für die verlangten, nachweispflichtigen EURO-Emissionsklassen IV, V, EEV und VI, sowie die verlangte, nachweispflichtige Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus jedenfalls der Fall.

5.2.4.1 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 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 die Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus, die 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 Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus vor dem 1.1.2025 verlangt, so beginnt die 30-tägige Einmeldefrist für Nachweisdokumente betreffend die deklarierte Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus erst mit 1.1.2025 zu laufen und sind diese bis spätestens 31.1.2025 (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.

5.2.4.1.1 Vollständige, lesbare und rechtzeitige Einmeldung der geeigneten Nachweis-dokumente

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.

5.2.4.1.2 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 5.2.4.1.1 gilt entsprechend. Wird der Aufforderung der ASFINAG nicht oder nicht vollumfänglich entsprochen oder wird keine gültige Kontaktadresse bekannt gegeben, so wird hinsichtlich jener verlangten und hinterlegten tarifrelevanten Merkmale, welche nicht nachgewiesen werden konnten, die Nachweisprüfung negativ abgeschlossen. In diesem Fall gilt die Regelung des Punkts 5.2.4.1.4 entsprechend. Können mithilfe der vorgelegten Nachweise ein oder mehrere verlangte und hinterlegte tarifrelevanten Merkmale nachgewiesen werden, gelten für diese die Regelungen des Punkts 5.2.4.1.1 bzw., wenn sich aus den übermittelten Nachweisen andere tarifrelevante Merkmale ermitteln lassen, als verlangt wurden, die Regelungen des Punkts 5.2.4.1.3.

5.2.4.1.3 Rechtzeitige Einmeldung von Nachweisdokumenten für eine falsche CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs und/oder Kraftfahrzeugart (Punkt 5.6.1)
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 und/oder der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus anhand der übermittelten Nachweis-dokumente 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 und/oder Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus 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 Fahrzeugdeklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen. Die Erstattung einer allfälligen Differenz aufgrund der falschen Deklaration eines oder mehrerer tarifrelevanter Merkmale ist ausgeschlossen.
b) Zuordnung der CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse und/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1) 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 und/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1) 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 Fahrzeug-deklaration 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-Emissionsklasse innerhalb einer die Emission des Fahrzeugs betreffenden 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.

5.2.4.1.4 Keine Einmeldung der Nachweisdokumente
Werden innerhalb der 30-tägigen Einmeldefrist keine Nachweisdokumente (siehe Punkt 5.2.5) übermittelt, so wird das Kraftfahrzeug der jeweils höchsten Tarifgruppe zugeordnet (d.h. der CO2- Emissionsklasse 1 und/oder der Tarifgruppe EURO-Emissionsklasse 0 bis III und/oder der Kraftfahrzeugart „LKW" (siehe Punkt 5.6.1)) 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 (hinsichtlich der Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus frühestens ab 1.1.2025) 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.

5.2.4.1.5 Verspätete Einmeldung der Nachweisdokumente
Werden die Nachweisdokumente nicht rechtzeitig innerhalb der Einmeldefrist übermittelt, so wird auf diesen Fall die Regelung des Punkts 5.2.4.1.4 angewendet. Nachträglich einlangende Nachweisdokumente werden wie ein neuer Antrag behandelt und es kommt die Regelung des Punkts 5.2.4.2 entsprechend zur Anwendung.

5.2.4.2 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.

5.2.5 Dokumente, die zum Nachweis tarifrelevanter Merkmale (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse, Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus) 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-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 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 und/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1) 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.

5.2.6 Erneute Deklaration tarifrelevanter Merkmale
Unabhängig von im Mautsystem hinterlegten tarifrelevanten Merkmalen (CO2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse, Eigenschaft des Kraftfahrzeuges als Omnibus) kann eine davon abweichende CO2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse und/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1) 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 und/oder Kraftfahrzeugart (siehe Punkt 5.6.1)) 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 Kraftfahrzeugkenn-zeichens, 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) Verfolgungs-handlung 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 Bescheid-begründung (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

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-Emissions-klasse 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 (entgegen der Mautordnung etwa durch einen nicht „angewiesen" 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, 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 (oder zumindest bevollmächtigten) 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.
Dies zumal es nach der Mautordnung nicht zu einer allumfassenden Haftung des Zulassungsbesitzers kommt, sondern dieser nur dann haftet, wenn von ihm oder einem von ihm dazu konkret Beauftragten die Hinterlegung bestimmter tarifrelevanter Merkmale verlangt wurde.

Im vorliegenden Fall konnte der Zulassungsbesitzer schließlich weder wissen, ob der Lenker des gekauften LKW das österreichische mautpflichtige Bundesstraßennetz befahren wird, noch, ob dieser überhaupt die Hinterlegung einer bestimmten Emissionsklasse verlangt oder schlicht den höchsten Tarif in Kauf nehmen will.
Es fehlt insofern an einer rechtmäßigen Anlastung und liegt der Vorwurf eines nicht strafbaren Verhaltens vor, zumal das bloße Verlangen, etwa durch eine nicht beauftragte Person, 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 – neben der konkreten Nennung der verlangten EEK – diesbezüglich konkretisieren. Damit würde dem Bf erstmalig ein gesetzgemäßer Vorwurf gemacht, was eine unzulässige Erweiterung des Vorwurfs darstellt, weil der Vorwurf erst unter Einbeziehung der genannten Tatbestandselemente ein strafbares Verhalten aufzeigen würde.

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 nicht ausreichend konkreten und nicht vollständig 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.

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