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-401011/2/BMa/Mu**

Datum: **Linz, 12. Jänner 2026**

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

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Bergmayr-Mann über die Beschwerde des A__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshaupt-mannschaft Kirchdorf vom 24.04.2025, GZ: BHKI/925090000456/25, wegen Übertretung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG)

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird mit der Maßgabe Folge gegeben, dass die verhängte Geldstrafe auf 300 Euro und die Ersatzfreiheitsstrafe auf 34 Stunden herabgesetzt werden. Im Übrigen wird das bekämpfte Straferkenntnis bestätigt.

II. Für das Beschwerdeverfahren ist kein Kostenbeitrag zu leisten. Die Verfahrenskosten zum Behördenverfahren werden auf 30 Euro herabgesetzt.

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu I:

1.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf (in der Folge: belangte Behörde) vom 24.04.2025 wurde über den Beschwerdeführer (in der Folge: Bf) wie folgt abgesprochen:

„1. Datum/Zeit: 24.08.2024, 18:23 Uhr
Ort: B__, A9 Str.km 3,13, Abschnitt KN C__-B__, Fahrtrichtung: Staatsgrenze D__
Betroffenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug über 3,5 t, Kennzeichen: aaa (NL)

Am 24.08.2024 17:09:56 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 23.09.2024 abgelaufen.

Sie haben als Zulassungsbesitzer den geforderten Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zu den erklärten tarifrelevanten Merkmalen 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

Wegen dieser (diesen) Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	Gemäß
1. € 350,00	1 Tage(n) 15 Stunde(n) 0 Minuten	§ 20 Abs. 3 Bundesstraßen - Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 155/2021

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 - VStG zu zahlen:

€ 35,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 % der Strafe, jedoch mindestens € 10,00 für jedes Delikt (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich € 100,00 angerechnet).

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher
€ 385,00“
[Hervorhebungen nicht übernommen]

1.2. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die dem Bf angelastete Verwaltungsübertretung aufgrund des von der belangten Behörde durchgeführten Ermittlungsverfahrens erwiesen sei. Die ASFINAG habe zu den Einspruchsangaben des Bf, wonach dieser die erforderlichen Dokumente übermittelt habe, in ihrer Stellungnahme vom 06.02.2025 darauf hingewiesen, dass die vom Bf bislang für das gegenständliche Kfz-Kennzeichen vorgelegten Nachweisdokumente unvollständig gewesen seien.

1.3. Dagegen erhob der Bf über das Onlineportal der belangten Behörde am 16.05.2025 rechtzeitig Beschwerde, in welcher er darauf hinweist, dass er glaube, bereits eine Strafe erhalten zu haben, weil er die erforderlichen Unterlagen nicht fristgerecht nachgereicht habe. Inzwischen habe er die Unterlagen nachgereicht und eine Geldstrafe von 300 Euro an die Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf bezahlt. Weiters teilte er mit, dass er am 24.08.2024 bei der GO-Vertriebsstelle schon 190 Euro und zudem anlässlich eines Straferkenntnisses der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen wegen nicht fristgerechtem Nachholen der Zuordnung des Fahrzeuges zu den erklärten tarifrelevanten Merkmalen der EURO-Emissionsklasse an die ASFINAG am 31.03.2025 eine Geldstrafe von 300 Euro bezahlt habe. Damit habe er schon insgesamt 490 Euro für 600 km bezahlt, um zweimal durch Österreich zu fahren. Das seien 0,82 Euro pro Kilometer. Voriges Jahr habe der Tarif inkl. MWSt. für Fahrzeuge mit zwei Achsen unter Zugrundelegung der Emissionsklasse 1, die schwerer als 3.500 kg gewesen seien, 0,32496 Euro pro Kilometer betragen. Gegenwärtig habe er schon um 0,50 Euro pro Kilometer mehr als den normalen Tarif bezahlt.
Als Beweis für seine Angaben wurde der Beschwerde der Rechnungsbeleg vom 24.08.2024 und eine Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 17.03.2025 vorgelegt.
Mit dieser Strafverfügung wurde über den Bf wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 iVm. § 6 iVm. § 7 iVm § 8 BStMG eine Geldstrafe in Höhe von 300 Euro verhängt, weil er am 05.10.2024 um 13:18 Uhr, das gegenständliche Kraftfahrzeug in E__ auf der A8 Str.km 37,4, Abschnitt F__ G__-H__, Fahrtrichtung Staatsgrenze I__, gelenkt hat, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben. Es wurde festgestellt, dass das Fahrzeuggerät ein ungenügendes Mautguthaben aufgewiesen hatte.

2.1. Die belangte Behörde hat die Beschwerde samt dem Bezug habenden Verwaltungsstrafakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vorgelegt. Dieses entscheidet gemäß § 2 VwGVG durch Einzelrichterin.

2.2. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Behördenakt und in die Beschwerde. Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 44 Abs. 3 Z 3 VwGVG abgesehen werden, da im angefochtenen Straferkenntnis eine

500 Euro nicht übersteigende Geldstrafe verhängt wurde und keine Partei die Durchführung einer Verhandlung beantragt hat.

3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat erwogen:

3.1. Folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt wird festgestellt:
Am 24.08.2024 um 17:09 Uhr erwarb der Lenker des Kraftfahrzeuges, mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, mit dem Kennzeichen aaa (NL) an einer GO-Vertriebsstelle eine GO-Box, auf welcher die EURO-Emissionsklasse 4 hinterlegt wurde. Noch am selben Tag wurde mit diesem Fahrzeug um 18:23 Uhr in B__ die Autobahn A9 Str.km 3,13, Abschnitt KN C__-B__, Fahrtrichtung: Staatsgrenze D__, befahren.
Am 24.08.2024 war das genannte Kfz auf A__ zugelassen.
Ein Nachweis bei der ASFINAG über die Zuordnung des Fahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse wurde bis zum Ablauf der dafür offenen Frist am 23.09.2024 nicht erbracht.
Der Bf hat den erforderlichen Nachweis der erklärten tarifrelevanten Merkmale nicht fristgerecht an die ASFINAG übermittelt, weshalb dadurch die vorläufige Zuordnung des gegenständlichen Kfz zu den erklärten tarifrelevanten Merkmalen der EURO-Emissionsklasse erloschen ist und das Kfz rückwirkend der Tarifgruppe mit dem höchsten Tarif zugeordnet wurde.
Dadurch hat sich eine Differenz zwischen der für die Benutzung der Mautstrecken entrichteten und der geschuldeten Maut ergeben.
Die Übertretung wurde mit einem automatischen Überwachungssystem festgestellt.
Vor der Anzeigenerstattung wurde der Bf als Zulassungsbesitzer mit einem Schreiben der ASFINAG vom 14.11.2024 zur Zahlung einer Ersatzmaut aufgefordert. Dieser Aufforderung ist der Bf nicht nachgekommen. Nach Ablauf der Einzahlungsfrist erfolgte die Anzeige der ASFINAG an die belangte Behörde.

Aufgrund dieser Anzeige verhängte die belangte Behörde mit Strafverfügung vom 10.01.2025 über den Bf eine Geldstrafe in Höhe von 350 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 1 Tag und 15 Stunden) wegen einer Übertretung nach dem BStMG.
Dagegen erhob der Bf Einspruch, in welchem er im Wesentlichen darauf hingewiesen hat, dass er am 24.08.2024 um 17:10 Uhr eine GO-Box in der Vertriebsstelle in J__ mit einem Bruttoguthaben von 190 Euro gekauft habe und am 05.09.2024 noch während seines Urlaubes die gewünschten Dokumente fristgerecht auf die E-Mail-Adresse „aaa@aaa.at" zugesendet habe. Dem Einspruch fügte der Bf die Rechnung über den Erwerb der GO-Box vom 24.08.2024, sowie das an die ASFINAG gerichtete E-Mail vom 05.09.2024, mit einem in Kopie eingefügten Lichtbild mit der Vorderseite der Zulassungsbescheinigung des gegenständlichen Kennzeichens und einem „K__" vom 27.11.2024, bei.

Mit Schreiben vom 06.02.2025 teilte die ASFINAG der belangten Behörde zu den Einspruchsangaben des Bf mit, dass am 24.08.2024 um 17:09 Uhr für das Kennzeichen aaa (NL) an einer GO-Vertriebsstelle eine GO-Box geholt und zu dieser die EURO 4 und CO_2-Emissionsklasse 1 gespeichert wurde. Die Nachweisdokumente zur hinterlegten und nachweispflichtigen Emissionsklasse wurde nicht innerhalb der 30-tägigen Nachweisfrist an die ASFINAG übermittelt. Bis zum 06.02.2025 wurden nur unvollständige Nachweisdokumente für das gegenständliche Kennzeichen vorgelegt. Innerhalb der Frist wurde vom Bf am 05.09.2024 lediglich die Vorderseite der Zulassungsbescheinigung übermittelt. Um die Nachweisprüfung abschließen zu können, fehlte die Rückseite der Zulassungsbescheinigung, auf der die EURO-Emissionsklasse auf niederländischen Zulassungsbescheinigungen meistens angeführt wäre. Mit Schreiben vom 06.09.2024, Nr. 0074279155, wurde der Bf von der ASFINAG aufgefordert, die fehlenden Nachweisdokumente innerhalb der angeführten Frist nachzureichen und wurde dazu die Nachreichfrist bis 30.09.2024 verlängert. Dieses Schreiben wurde an die E-Mail-Adresse „bbb@bbb.NL" gesendet.
Nach der Nachweisfrist bis zum 30.09.2024 wurden vom Bf am 06.02.2025 dieselben dem Einspruch angefügten unvollständigen Dokumente an die ASFINAG übermittelt. Die ASFINAG gab dazu an, dass der „K__" als Herstellernachweis nicht akzeptiert wird.
Weiters wies die ASFINAG darauf hin, dass betreffend das gegenständliche Kennzeichen eine weitere Übertretung, zu einem anderen Tatzeitpunkt, dem 05.10.2024 um 13:18 Uhr, vorliege. Die Ersatzmaut wurde auch in diesem Fall nicht bezahlt, weshalb bei der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen Anzeige erstattet wurde.

Im weiteren Verwaltungsstrafverfahren wurde der Bf von der belangten Behörde unter Anschluss der Stellungnahme der ASFINAG aufgefordert, sich zu der zur Last gelegten Übertretung zu rechtfertigen. Da der Bf darauf nicht reagierte, erließ die belangte Behörde das nunmehr angefochtene Straferkenntnis vom 24.04.2025.

Der Bf ist verwaltungsstrafrechtlich unbescholten.

3.2. Beweiswürdigend wird ausgeführt, dass sich der festgestellte Sachverhalt aus dem vorgelegten Behördenakt, insbesondere aus der Stellungnahme der ASFINAG vom 06.02.2025, und dem Beschwerdevorbringen des Bf sowie der von ihm vorgelegten Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 17.03.2025 ergibt. Aus der Anzeige der ASFINAG und der Einsichtnahme in die Beweisbilder ist ersichtlich, dass mit dem gegenständlichen Kraftfahrzeug die Autobahn A9 am angegebenen Tatort zur angegebenen Zeit benutzt wurde.
Vom Bf wurde dies weder im Verfahren vor der belangten Behörde noch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren bestritten.

Der Bf vertritt jedoch, aufgrund anderer von ihm geleisteten Zahlungen, die nicht Gegenstand dieses Strafverfahrens sind, – erschließbar - die Auffassung, es liege Doppelbestrafung oder ein fortgesetztes Delikt vor.

Aus der vom Bf zur Untermauerung dieses Vorbringens übermittelten Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 17.03.2025 ergibt sich jedoch, dass über ihn damit wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 iVm. § 6 iVm. § 7 iVm. § 8 BStMG eine Geldstrafe in Höhe von 300 Euro verhängt wurde, betreffend eine Übertretung am 05.10.2024 um 13:18 Uhr, in E__ auf der A8 Str.km 37,4, Abschnitt F__ G__-H__, Fahrtrichtung Staatsgrenze I__.
Mit dieser Strafverfügung wurde der Bf nicht bestraft, weil er gemäß § 20 Abs. 3 BStMG die Unterlagen nicht fristgerecht nachgereicht hat, sondern weil er gemäß § 20 Abs. 2 BStMG die Mautstrecke ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, benutzt hat. Ein Umstand, dass der Bf an diesem weiteren Tattag für das gleiche Delikt bestraft wurde, ergibt sich weder aus dem von der Behörde vorgelegten Akt noch aus der vom Bf vorgelegten Strafverfügung vom 17.03.2025.

3.3. In rechtlicher Hinsicht hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erwogen:

3.3.1. Rechtsgrundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002 in der zur Tatzeit gültigen Fassung lauteten:

„1. Teil
Mautpflichten auf Bundesstraßen
Mautstrecken
§ 1. (1) Für die Benützung der Bundesstraßen mit Kraftfahrzeugen ist Maut zu entrichten.

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 fahrleistungs-abhängigen 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.
Mauttarife
§ 9. […]
(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 CO2-Emissionsklasse 5 ist gegenüber den für Fahrzeuge aller anderen CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-Emissionsklassen 1 bis 5 ohne Differenzierung der CO2-Emissionsklasse 1 nach EURO-Emissionsklassen vorzusehen. Die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-Emissionen in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

6. Teil
Strafbestimmungen
Mautprellerei

§ 20. […]
(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 für Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs, Teil B in der hier anzuwendenden Fassung 79 lauteten:

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

Kraftfahrzeuge werden grundsätzlich der jeweils höchsten Tarifgruppe zugeordnet. Hierzu werden die CO_2-Emissionsklasse 1 und/oder EURO-Emissionsklasse I im Mautsystem zum jeweiligen Kraftfahrzeugkennzeichen hinterlegt, wenn nicht ausdrücklich die Eintragung einer besseren CO_2-Emissionsklasse und/oder einer besseren EURO-Emissionsklasse verlangt wurde bzw. wird (im Folgenden kurz ‚verlangte tarifrelevante Merkmale').

Um Kunden bei der Ermittlung der CO_2-Emissionsklasse des Fahrzeuges zu unterstützen, stellt die ASFINAG einen CO_2-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 CO_2-Emissionen des Fahrzeuges, wird auf Basis der eingegebenen Werte die CO_2-Emissionsklasse ermittelt und als Ergebnis mit rein informativem Charakter angezeigt.
Die Zuhilfenahme des CO_2-Emissionsklassen-Rechners durch den Kunden stellt jedoch keinesfalls eine Deklaration tarifrelevanter Merkmale im Sinne dieser Mautordnung dar.
Eine ausdrückliche Deklaration einer abweichenden CO_2-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 CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse und/oder eine bestimmte EURO-Emissionsklasse zu verlangen; andernfalls wird die CO_2-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 (CO_2-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 (CO_2-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 M__-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.ccc.at 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 (CO_2-Emissionsklasse und/oder EURO-Emissionsklasse) und
- allfällige vom Zulassungsbesitzer zu beachtende Fristen.

5.2.1 Deklaration der CO_2-Emissionsklasse

5.2.1.1 Deklaration der CO_2-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer

Zum Zwecke der Deklaration der CO_2-Emissionsklasse kann der Zulassungsbesitzer selbst die Hinterlegung einer bestimmten CO_2-Emissionsklasse vor Ort an einer GO-Vertriebsstelle verlangen.

Nach Hinterlegung der CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse durch einen vom Zulassungsbesitzer bestimmten Dritten
Der Zulassungsbesitzer ist berechtigt, einen Dritten (insbesondere den Kraftfahrzeuglenker) anzuweisen, die Hinterlegung einer bestimmten CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse.
Nach Hinterlegung der CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse hinterlegt wurde, so hat der Zulassungsbesitzer unverzüglich die richtige CO_2- 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 CO_2-Emissionsklasse zu viel entrichtete Maut wird nicht erstattet.
Ausdrücklich hingewiesen wird, dass – sofern das Kraftfahrzeug der CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 (CO_2-Emissionsklasse, EURO-Emissionsklasse)
Wurde die Hinterlegung eines tarifrelevanten Merkmals (CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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
N-Straße
b) Übermittlung per Telefax Die für die Übermittlung der Nachweisdokumente bereitgestellte Telefaxnummer lautet:
ASFINAG Maut Service GmbH
ASFINAG Service Center / Tarifrelevante Merkmale
+bbb
c) Übermittlung per E-Mail Die erforderlichen Nachweisdokumente können in den Formaten
- *.pdf
- *.jpg
- *.tif

an aaa@aaa.at zur Prüfung übermittelt werden.
Eine Übermittlung und Zustellung der Nachweisdokumente per E-Mail gilt als bewirkt, wenn der Empfang dem Absender durch eine Antwort-E-Mail der ASFINAG bestätigt wird.
d) Übermittlung unter Nutzung des M__-Portals
Für alle registrierten M__-Benutzer besteht die Möglichkeit für ihre Kraftfahrzeuge (zum Mautsystem angemeldeten Kraftfahrzeugkennzeichen) die Nachweisdokumente über das M__ Portal, zu finden auf www.ddd.at, zur Prüfung einzumelden: https://www.eee.at.
Die erforderlichen Nachweisdokumente können in den Formaten:
- *.pdf
- *.jpg
- *.tif übermittelt werden.

e) Übermittlung unter Nutzung des CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse 2, 3, 4 und 5 sowie im Falle der CO_2- 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 CO_2-Emissionsklasse vor dem 1.1.2024 verlangt, so beginnt die Einmeldefrist für Nachweisdokumente betreffend die deklarierte CO_2-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 M__-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 M__-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 Fahrzeugdeklaration wird auf Punkt 5.2 verwiesen.
   Die Erstattung einer allfälligen Differenz aufgrund der falschen Deklaration eines tarifrelevanten Merkmals ist ausgeschlossen.
b) Zuordnung der CO_2-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 CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse und/oder falschen EURO-Emissionsklasse innerhalb einer Tarifgruppe:
   Auch in diesem Fall wird der Ablauf der Einmeldefrist nicht abgewartet und werden die durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesene CO_2-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 CO_2- Emissionsklasse 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 wirdauf 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 (CO_2-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-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 CO_2-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. […]"

3.3.2. Der Straftatbestand des § 20 Abs. 3 BStMG wird durch das Unterlassen der fristgerechten Übermittlung des Nachweises über die Zuordnung des Fahrzeugs zur erklärten EURO-Emissionsklasse in Zusammenhang mit einer nicht ordnungsgemäßen Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung einer Mautstrecke erfüllt. Anknüpfungspunkt für diesen Straftatbestand ist somit das Unterlassen des Nachweises (vgl. VwGH 02.11.2016, Ra 2016/06/0046). Durch das Unterlassen des fristgerechten Nachweises erlischt die vorläufige Zuordnung zur erklärten (günstigeren) Tarifklasse gemäß § 9 Abs. 11 BStMG rückwirkend und das Fahrzeug wird automatisch der höchsten Tarifklasse zugeordnet. Damit ist der Tatbestand der Mautprellerei gemäß § 20 Abs. 3 BStMG verwirklicht. Ein Entfall der Strafbarkeit für den Fall, dass nach Ablauf der Einmeldefrist der Nachweis erbracht wird, dass die vorläufig hinterlegte Tarifklasse der tatsächlichen Emissionsklasse entspricht, ist dem BStMG nicht zu entnehmen (VwGH 17.11.2021, Ra 2021/06/0111).

Beim Tatbestand des § 20 Abs. 3 BStMG handelt es sich damit um ein echtes Unterlassungsdelikt, welches das Unterlassen des rechtzeitigen Nachweises der günstigeren EURO-Emissionsklasse mit Strafe bedroht. Diese Meldung hat der Zulassungsbesitzer vorzunehmen. Er ist Adressat des § 20 Abs. 3 leg. cit. Zur

Erfüllung seiner Verpflichtung stehen dem Zulassungsbesitzer nach der Mautordnung 30 Kalendertage zur Verfügung („Einmeldefrist").

3.3.3. Gemäß dem festgestellten Sachverhalt erfolgte am 24.08.2024 um 17:09 Uhr die Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse und die CO_2-Emissionsklasse an einer GO-Vertriebsstelle. Am selben Tag wurde das Befahren eines mautpflichtigen Straßenstückes mit dem gegenständlichen Kraftfahrzeug festgestellt. Konkret hätte der Bf als Zulassungsbesitzer des Kfz die erforderliche Einmeldung der EURO-Emissionsklasse für das gegenständliche Kraftfahrzeug bis zum Ablauf des 23.09.2024 vornehmen müssen.
Der Bf hat zwar nachweislich am 05.09.2024 eine Einmeldung durchgeführt, allerdings erfolgte diese unvollständig, weil der ASFINAG nur die Vorderseite der Zulassungsbescheinigung übermittelt wurde. Trotz nochmaliger Aufforderung der ASFINAG die fehlenden Nachweisdokumente innerhalb der verlängerten Nachreichfrist bis zum 30.09.2024 zu übermitteln, wurden vom Bf keine weiteren Dokumente nachgereicht und die vorgelegten Nachweisdokumente blieben somit unvollständig.
Der fruchtlose Ablauf der Frist führt zur Verwirklichung des Delikts der Mautprellerei im Sinne des § 20 Abs. 3 BStMG, weil für das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug durch Hinterlegung der EURO-Emissionsklasse 4 diese Tarifklasse durch das Befahren der mautpflichtigen Straße A9 am 24.08.2024, 18:23 Uhr, in Anspruch genommen wurde, die vorläufige Zuordnung zu der hinterlegten Emissionsklasse jedoch in Ermangelung der Vorlage von vollständigen Nachweisdokumenten innerhalb der 30-tägigen Frist erloschen ist. Dadurch wurde die fahrleistungsabhängige Maut für die Benützung von Mautstrecken nicht ordnungsgemäß entrichtet.

Damit hat der Bf die ihm angelastete Verwaltungsübertretung in objektiver Hinsicht zu verantworten.

3.3.4. Soweit der Bf die Auffassung vertritt, er dürfe nicht ein weiteres Mal bestraft werden, weil über ihn bereits eine Strafe wegen eines anderen Delikts verhängt wurde, und dass mit dem Erwerb der GO-Box und mit der Bezahlung einer (weiteren) Geldstrafe wegen eines anderen Delikts die nicht fristgerechte Übermittlung der vollständigen Nachweisdokumente abgegolten sei, wird diesem Vorbringen § 22 Abs. 2 VStG entgegen gehalten, wonach Strafen nebeneinander zu verhängen sind, wenn jemand durch mehrere, selbstständige Taten mehrere Verwaltungsübertretungen begangen hat oder eine Tat unter mehrere, einander nicht ausschließende Strafdrohungen fällt.
Beide Fahrten, die gegenständliche am 24.08.2024 und jene am 05.10.2024, sind deshalb gesondert verwaltungsstrafrechtlich abzuhandeln, da durch mehrere Fahrtantritte entstandenen Mautverkürzungen mehrere strafbare Einzelhandlungen vorliegen, welche jeweils verwaltungsstrafrechtlich zu ahnden

sind. Somit liegt auch kein Verstoß gegen das Doppelbestrafungsverbot vor (vgl. zuletzt VwGH 15.06.2023, Ra 2023/06/0099).

Im Erkenntnis vom 25.01.2018, Ra 2016/06/0025, hielt der Verwaltungsgerichtshof fest, dass zum Unterschied zu § 20 Abs. 1 und 2, wo für mehrere Fahrten ohne ordnungsgemäße Mautentrichtung mehrere Verwaltungsstrafverfahren nebeneinander zu verhängen sind, sich der Zulassungsbesitzer nach § 20 Abs. 3 selbst dann, wenn mit seinem Fahrzeug innerhalb der Nachweisfrist mehrfach die Mautstrecken zu günstigeren Tarifen befahren wurde, wegen Unterlassung des Nachweises nur einmal strafbar macht.
Da der Bf mit der Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 17.03.2025 wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 iVm. § 6 iVm. § 7 iVm § 8. BStMG und nicht neuerlich gemäß § 20 Abs. 3 BStMG wegen einer Unterlassung des Nachweises bestraft wurde, lag somit im konkreten Fall keine Doppelbestrafung vor.

3.3.6. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung stellt ein Ungehorsamsdelikt dar. Es genügt daher fahrlässige Tatbegehung. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hat der Bf initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht. Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachenvorbringen und durch Beibringen von Beweismitteln oder die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen für die „Glaubhaftmachung" nicht.

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes haben sich auch ausländische Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr über die geltenden Rechtsvorschriften zu informieren - dies gilt auch für die Bestimmungen des BStMG 2002 (vgl. VwGH 23.04.2017, Ra 2016/06/0137, und VwGH 17.03.2023, Ra 2023/06/0025).
Umstände, welche das Verschulden des Bf ausschließen würden, sind im Verfahren nicht hervorgekommen. Es ist dem Bf mit seiner Verantwortung nicht gelungen darzutun, dass ihn an der Begehung der Verwaltungsübertretung kein Verschulden trifft. Weil er sorgfaltswidrig gehandelt hat, hat er zumindest fahrlässig gehandelt. Er hat damit auch die subjektive Tatseite der ihm vorgeworfenen Verwaltungsübertretung erfüllt.

3.3.7. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG idgF sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.
Nach Abs. 2 leg. cit. sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechts sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Laut ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes handelt es sich bei der Strafzumessung innerhalb eines gesetzlichen Strafrahmens um eine Ermessensentscheidung, die nach den Kriterien des § 19 VStG vorzunehmen ist. Die maßgebenden Umstände und Erwägungen für diese Ermessensabwägung sind in der Begründung des Bescheides so weit aufzuzeigen, als dies für die Rechtsverfolgung durch die Parteien des Verwaltungsstrafverfahrens und für die Nachprüfbarkeit des Ermessensaktes erforderlich ist. § 19 Abs. 1 VStG enthält somit jene objektiven Kriterien, die Grundlage für jede Strafbemessung sind. Darüber hinaus normiert Abs. 2 für das ordentliche Verfahren eine Reihe weiterer subjektiver Umstände.

Die Bestimmung des § 20 Abs. 3 BStMG sieht eine Geldstrafe von 300 Euro bis zu 3.000 Euro vor. Die Mindeststrafe beträgt 300 Euro. Die Behörde hat über den Bf eine Geldstrafe in Höhe von 350 Euro verhängt.
Bei der Strafbemessung wurden von der belangten Behörde das Verschulden des Bf und das Nichtvorliegen von Vormerkungen gewertet. Bei den Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse ging sie mangels Mitwirkung des Bf von durchschnittlichen Verhältnissen aus.
Die von der belangten Behörde festgestellten Strafzumessungsgründen, denen der Bf nicht entgegengetreten ist, werden auch dem Verfahren beim Landesverwaltungsgericht zugrunde gelegt.
Die verhängte Strafe von 350 Euro konnte auf das Mindeststrafmaß von 300 Euro herabgesetzt werden, insbesondere weil keine einschlägigen Vorstrafen betreffend die nicht fristgerechte Nachholung des geforderten Nachweises der erklärten tarifrelevanten Merkmale vorliegt.
Die Verhängung einer Strafe in dieser Höhe ist aber insbesondere aus spezialpräventiven Gründen geboten, um dem Bf die Unrechtmäßigkeit seiner Handlung vor Augen zu führen und aus generalpräventiven Gründen unabdingbar.
Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

Zu II.:

Die Herabsetzung der Geldstrafe erfordert eine dementsprechende Anpassung der Ersatzfreiheitsstrafe und der erstinstanzlichen Verfahrenskosten.
Aufgrund des Teilerfolges der Berufung fielen gem. § 52 Abs.8 VwGVG keine Kostenbeiträge für das Rechtsmittelverfahren an.
Der Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens erster Instanz ist gem. § 64 Abs. 2 VStG mit mindestens 10% der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit 10 Euro zu bemessen.

Zu III. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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

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

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 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. Bergmayr-Mann