

TE Uvs Erkenntnis 2012/9/17 2011/17/2240-10

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.09.2012

Index

96/02 Sonstige Angelegenheiten des Straßenbaus

40/01 Verwaltungsstrafrecht

Norm

BStMG §6

BStMG §7

BStMG §20

1. BStMG § 6 heute
2. BStMG § 6 gültig ab 01.12.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023
3. BStMG § 6 gültig von 14.11.2007 bis 30.11.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2007
4. BStMG § 6 gültig von 01.07.2006 bis 13.11.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2006
5. BStMG § 6 gültig von 01.01.2003 bis 30.06.2006
1. BStMG § 7 heute
2. BStMG § 7 gültig ab 01.01.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023
3. BStMG § 7 gültig von 19.10.2021 bis 31.12.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 155/2021
4. BStMG § 7 gültig von 09.06.2016 bis 18.10.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2016
5. BStMG § 7 gültig von 20.06.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 99/2013
6. BStMG § 7 gültig von 14.11.2007 bis 19.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2007
7. BStMG § 7 gültig von 24.02.2006 bis 13.11.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2006
8. BStMG § 7 gültig von 01.01.2003 bis 23.02.2006
1. BStMG § 20 heute
2. BStMG § 20 gültig ab 01.01.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 142/2023
3. BStMG § 20 gültig von 29.07.2021 bis 31.12.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 155/2021
4. BStMG § 20 gültig von 29.05.2019 bis 27.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 45/2019
5. BStMG § 20 gültig von 01.07.2013 bis 28.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 99/2013
6. BStMG § 20 gültig von 14.11.2007 bis 30.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2007
7. BStMG § 20 gültig von 01.01.2003 bis 13.11.2007

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch sein Mitglied Dr. Felizitas Schiessendoppler-Luchner über die Berufung des Herrn K. G., vertreten durch die Rechtsanwälte S., S., S., K., D., B., gegen die Straferkenntnisse der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 21.07.2011, ZI VI-101-2011, VI-102-2011, VI-103-2011, VI-104-2011, VI-105-

2011 sowie VI-106-2011, nach Durchführung von einer fortgesetzten öffentlichen und mündlichen Berufungsverhandlung, wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG in Verbindung mit § 24 VStG wird die Berufung zu allen Straferkenntnissen als unbegründet abgewiesen. Gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG in Verbindung mit Paragraph 24, VStG wird die Berufung zu allen Straferkenntnissen als unbegründet abgewiesen.

Gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Berufungswerber einen Beitrag zu den Kosten der jeweiligen Berufungsverfahren in der Höhe von 20 Prozent der verhängten Strafen, somit Euro 30,00, und insgesamt Euro 180,00, zu bezahlen. Gemäß Paragraph 64, Absatz eins und 2 VStG hat der Berufungswerber einen Beitrag zu den Kosten der jeweiligen Berufungsverfahren in der Höhe von 20 Prozent der verhängten Strafen, somit Euro 30,00, und insgesamt Euro 180,00, zu bezahlen.

Text

Mit den erstinstanzlichen Straferkenntnissen wurden dem Berufungswerber spruchgemäß nachstehende Sachverhalte zur Last gelegt:

1)

„Tatzeit: 20.10.2010, 08.52 Uhr

Tatort: Gemeinde Kufstein, Inntal-Autobahn A12, km 3.800, Richtungsfahrbahn Zams

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, RV-XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht ordnungsgemäß angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 20 Abs 2 iVm §§ 6 und 7 Abs 1 BStMG Paragraph 20, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraphen 6 und 7 Absatz eins, BStMG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, § 20 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002, idgFGeldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, Paragraph 20, Absatz eins, Bundesstraßen-Mautgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 109 aus 2002,, idgF

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen. Ferner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 15,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 165,00.

2)

Tatzeit: 23.10.2010, 14.44 Uhr

Tatort: Kufstein, Inntal-Autobahn A 12, km 3.800, Richtungsfahrbahn Zams

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, RV-XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen

Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht ordnungsgemäß angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 20 Abs 2 iVm §§ 6 und 7 Abs 1 BStMG Paragraph 20, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraphen 6 und 7 Absatz eins, BStMG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von Gemäß 150,00 36 Stunden § 20 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002, idgFGeldstrafe von Euro falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von Gemäß 150,00 36 Stunden Paragraph 20, Absatz eins, Bundesstraßen-Mautgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 109 aus 2002,, idgF

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlenFerner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 150,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 165,00.

3)

Tatzeit: 27.10.2010,19.02 Uhr

Tatort: Kufstein, Inntal-Autobahn A12, km 3.800, Richtungsfahrbahn Zams

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, RV-XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht ordnungsgemäß angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 20 Abs 2 iVm §§ 6 und 7 Abs 1 BStMG Paragraph 20, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraphen 6 und 7 Absatz eins, BStMG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von Gemäß 150,00, 36 Stunden, § 20 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002, idgFGeldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von Gemäß 150,00, 36 Stunden, Paragraph 20, Absatz eins, Bundesstraßen-Mautgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 109 aus 2002,, idgF

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlenFerner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 15,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 165,00.

4)

Tatzeit: 02.11.2010,10.41 Uhr

Tatort: Kufstein, Inntal-Autobahn A12, km 3.800, Richtungsfahrbahn Zams

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, RV-XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht ordnungsgemäß angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 20 Abs 2 iVm §§ 6 und 7 Abs 1 BStMG Paragraph 20, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraphen 6 und 7 Absatz eins, BStMG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, § 20 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002, idgFGeldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, Paragraph 20, Absatz eins, Bundesstraßen-Mautgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 109 aus 2002,, idgF

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlenFerner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 15,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 165,00.

5)

Tatzeit: 08.11.2010,19.01 Uhr

Tatort: Kufstein, Inntal-Autobahn A 12, km 3.800, Richtungsfahrbahn Zams

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, RV-XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht ordnungsgemäß angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 20 Abs 2 iVm §§ 6 und 7 Abs 1 BStMG Paragraph 20, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraphen 6 und 7 Absatz eins, BStMG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, § 20 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002, idgFGeldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, Paragraph 20, Absatz eins, Bundesstraßen-Mautgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 109 aus 2002,, idgF

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlenFerner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 15,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 165,00.

6)

Tatzeit: 05.11.2010, 17.32 Uhr

Tatort: Kufstein, Inntal-Autobahn A 12, km 3.800, Richtungsfahrbahn Zams

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, RV-XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen das mautpflichtige Straßennetz benützt, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, obwohl die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt. Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht ordnungsgemäß angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 20 Abs 2 iVm §§ 6 und 7 Abs 1 BStMG Paragraph 20, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraphen 6 und 7 Absatz eins, BStMG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, § 20 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002, idgFGeldstrafe von Euro, falls diese uneinbringlich ist Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von, Gemäß 150,00, 36 Stunden, Paragraph 20, Absatz eins, Bundesstraßen-Mautgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 109 aus 2002,, idgF

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlenFerner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 15,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 165,00.

Gegen diese Straferkenntnisse hat der Beschuldigte fristgerecht durch seine Rechtsvertreter im wesentlichen gleichlautende Berufungen erhoben.

In der Berufung zum Straferkenntnis vom 21.07.2011 zu ZI VI-101-2011 hat der Berufungswerber wie folgt ausgeführt:

„In umseits bezeichneter Rechtssache erhebt der Beschuldigte gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 21.7.2011 zu VI-101-2011, zugestellt am 29.7.2011, sohin binnen offener Frist, das Rechtsmittel der BERUFUNG

und wird das Straferkenntnis seinem gesamten Inhalt und Umfang nach bekämpft. Das Straferkenntnis leidet sowohl an Rechtswidrigkeit In Folge Verletzung von Verfahrensvorschriften sowie inhaltlicher Rechtswidrigkeit;

Es wird ausgeführt wie folgt:

A.

Wie bereits im Einspruch vom 15.1.2011 sowie in der Stellungnahme vom 18.7.2011 ausgeführt wurde, hat der Beschuldigte die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht begangen, weshalb eine Bestrafung zu unterbleiben hat und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen ist.

Vorab wird vollinhaltlich auf die bisherigen Ausführungen in obangeführtem Einspruch sowie der Stellungnahme verwiesen.

B.

Gemäß § 6 BStMG unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5t beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut. (...)Gemäß Paragraph 6, BStMG unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges

Gesamtgewicht mehr als 3,5t beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut. (...)

Gemäß § 7 Abs 1 BStMG ist die Maut durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker Ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können. Gemäß Paragraph 7, Absatz eins, BStMG ist die Maut durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker Ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

Gemäß § 20 Abs 2 BStMG begehen Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, eine Verwaltungsübertretung und sind mit einer Geldstrafe von Euro 300,00 bis Euro 3.000,00 zu bestrafen. Gemäß Abs 3 werden Taten gemäß Abs 1 und 2 straflos, wenn der Mautschuldner nach Maßgabe des § 19 Abs 2 bis 5 der Aufforderung der Zahlung der in der Mautordnung festgesetzten Ersatzmaut entspricht. Gemäß Paragraph 20, Absatz 2, BStMG begehen Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach Paragraph 6, geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, eine Verwaltungsübertretung und sind mit einer Geldstrafe von Euro 300,00 bis Euro 3.000,00 zu bestrafen. Gemäß Absatz 3, werden Taten gemäß Absatz eins und 2 straflos, wenn der Mautschuldner nach Maßgabe des Paragraph 19, Absatz 2 bis 5 der Aufforderung der Zahlung der in der Mautordnung festgesetzten Ersatzmaut entspricht.

Gem § 8 Abs 2 BStMG haben sich Kraftfahrzeuglenker bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und, mit Ausnahme des Falles gem § 9 Abs 3 letzter Satz BStMG, des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung des Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe gem § 9 Abs 5 und 6 BStMG ermöglichen. Gem Paragraph 8, Absatz 2, BStMG haben sich Kraftfahrzeuglenker bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und, mit Ausnahme des Falles gem Paragraph 9, Absatz 3, letzter Satz BStMG, des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung des Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe gem Paragraph 9, Absatz 5 und 6 BStMG ermöglichen.

Das bedeutet, dass im Falle einer nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut der Lenker, sofern diesen ein Verschulden trifft, verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich ist.

C.

Im Fahrzeug mit dem amtlichen Kz RV-XY (Deutschland) ist seit ca vier Jahren eine „GO-Box“ ordnungsgemäß gemäß der Mautordnung der ASFINAG montiert. Diese hat sich auch am 20.12.2010 um 08.52 Uhr am selben Platz wie immer im gegenständlichen Fahrzeug befunden.

Der Beschuldigte fuhr am 20.12.2010 die übliche Strecke von Deutschland nach Italien und retour, sohin auch über die die Brennerautobahn, Auf dieser Strecke befindet sich eine Mautstelle. Der Beschuldigte konnte problemlos durchfahren; offensichtlich gab die im Fahrzeug befindliche „Go-Box“ das Signal für die Berechtigung zum Befahren von mautpflichtigen Straßen mit dem gegenständlichen Fahrzeug.

Nicht bekannt war dem Beschuldigten, dass die sich im Fahrzeug befindliche „Go-Box“ nicht ordnungsgemäß funktioniert.

Erst als der neu bei der Firma W. T. angestellte Lkw-Fahrer im Dezember 2010 von der ASFINAG kontrolliert wurde, wurde er im Zuge der Kontrolle darauf aufmerksam gemacht, dass die sich im Fahrzeug befindliche „Go-Box“ nicht ordnungsgemäß funktioniert. Es wurde anschließend unverzüglich ein Austausch vorgenommen.

Die Abrechnung der Mautgebühr sowie der Tankgebühr erfolgt seitens der Firma W. T., auf welche das gegenständliche Fahrzeug angemeldet ist über die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft in D-F.

Bei den Abrechnungen, welche monatlich ca in gleicher Höhe ausfallen, konnten seitens der Firma W. T. keine

Unregelmäßigkeiten festgestellt werden. Die Firma W. T. bezahlt per Nachverrechnung im Post-Pay Verfahren. Die nachverrechneten Beträge werden der Firma W. T. im Wege der periodischen Sammelrechnungen bzw Tankkartenabrechnungen in Rechnung gestellt.

Der Beschuldigte hat sich sehr wohl entsprechend den Vorschriften der BStMG verhalten, in dem er sich über die technische Funktionstüchtigkeit der „Go-Box“ überzeugte. Da jedoch weder die Leuchtanzeige, noch die Signaltöne vom ordnungsgemäßen Zustand abwichen, musste der Beschuldigte nicht von der nichtvorhandenen Funktionstüchtigkeit der „Go-Box“ ausgehen.

Bei der gegenständlichen Übertretung handle es sich um ein Ungehorsamsdelikt, was heiße, dass bereits bloßes Zuwiderhandeln gegen die Vorschrift zur Begehung der Verwaltungsübertretung genüge. Zur Erfüllung des Tatbildes sei ein Vorsatz nicht erforderlich, es genüge bereits einfache Fahrlässigkeit.

Fahrlässigkeit sei bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt des Schadens oder einer Gefahr nicht gehöre und der Beschuldigte nicht glaubhaft mache, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschriften kein Verschulden treffe.

Nicht berücksichtigt wurde seitens der BH Kufstein jedoch, dass das Verschulden geringfügig ist, wenn, unabhängig von der Schuldform (Vorsatz oder Fahrlässigkeit), das tatbildmäßige Verhalten des Täters hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückbleibt (vgl Erkenntnis VwGH, 12.9.2001, ZI 2001/030175). Nicht berücksichtigt wurde seitens der BH Kufstein jedoch, dass das Verschulden geringfügig ist, wenn, unabhängig von der Schuldform (Vorsatz oder Fahrlässigkeit), das tatbildmäßige Verhalten des Täters hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückbleibt vergleiche Erkenntnis VwGH, 12.9.2001, ZI 2001/030175).

Darüber hinaus konnte der Beschuldigte sehr wohl glaubhaft machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschriften kein Verschulden, trifft. Der Beschuldigte hat jegliche erdenkliche Sorgfalt angewendet. Somit ist dem Beschuldigten nicht einmal Fahrlässigkeit zur Last zu legen.

D.

Festgehalten wird, dass der Beschuldigte nicht betreten wurde, sondern offensichtlich eine automatische Überwachung stattgefunden hat.

Bei der automatischen Überwachung kann dem Zulassungsbesitzer eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut übermittelt werden. Der Zulassungsbesitzerin, der Firma W. T., wurde zu keinem Zeitpunkt eine schriftliche Aufforderung zu gestellt.

Weder der Zulassungsbesitzerin, noch dem Beschuldigten kann somit zur Last gelegt werden, dass diese die vorgeschrieben Maut vorsätzlich auch nachträglich nicht entrichtet hätten, Wie bereits beschrieben, war beiden nicht bekannt, dass die im gegenständlichen Fahrzeug angebrachte „Go-Box“ offensichtlich nicht ordnungsgemäß funktioniert, aus welchem Grund auch immer; insbesondere, da das Durchfahren bei der Videomautstelle Brenner unproblematisch möglich war.

Dem Beschuldigten kann sohin keine Verwaltungsübertretung zur Last gelegt werden, weshalb beantragt wird, das Strafverfahren einzustellen, Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Konstruktion des BStMG um eine verfassungsrechtlich nicht zulässige Übertragung von Verwaltungsstraftkompetenzen auf ein beliehenes Unternehmen handelt. Somit wäre der bekämpfte Bescheid schon aus diesem Grund aufzuheben.

E.

Unter Einem wird darauf hingewiesen, dass weder der Strafverfügung vom 30.3.2011, noch dem nunmehr vorliegenden Straferkenntnis der genaue Sachverhalt zu entnehmen ist;

insbesondere, ob die BH Kufstein dem Beschuldigten vorwirft, durch eine Videoüberwachung oder eine direkte Kontrolle betreten worden zu sein.

Auch geht das Straferkenntnis mit keinem Wort auf das bisherige Vorbringen des Beschuldigten ein. Das Straferkenntnis leidet schon aus diesem Grund an Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften sowie an inhaltlicher Rechtswidrigkeit, weshalb dieses ersatzlos aufzuheben ist.

Der Beschuldigte bzw die Zulassungsbesitzerin des gegenständlichen Fahrzeugs erklärt sich selbstredend bereit, für die Ersatzmaut unverzüglich nachzukommen.

Zum Beweis des Vorgebrachten wird die Einvernahme des Beschuldigten sowie der Zeugin K. W., Inh W. T., XY-Straße 106, D-B., Deutschland, beantragt:

Die BH Kufstein hat sämtliche vom Beschuldigten angebotenen Beweise mit Stillschweigen übergangen. Diese werden im angebotenen Umfang aufrecht erhalten.

Es werden gestellt die BERUFUNGSANTRÄGE:

Es wolle

1. der Berufung Folge gegeben und das Straferkenntnis der BH Kufstein vom 21.7.11, VI-101-2011, aufgehoben und das Verfahren eingestellt werden;

in eventu

2. die angebotenen Beweise aufgenommen, eine mündliche Verhandlung anberaumt und sodann das Verfahren eingestellt werden;

in eventu

3. mit dem Ausspruch einer Verwarnung das Auslangen gefunden werden;

in eventu

4. die über den Beschuldigten verhängte Strafe herabgesetzt werden.“

Es wird darauf verwiesen, dass die anderen 5 Berufungen gleich lautend waren, nur jeweils unter Punkt C. die Tatzeit entsprechend dem jeweiligen Straferkenntnis ausgetauscht wurde.

Beweis wurde aufgenommen durch Abhaltung einer fortgesetzten, öffentlichen und mündlichen Berufungsverhandlung bei der einerseits A. P. und andererseits K. W. zeugenschaftlich einvernommen werden konnten. Außerdem wurde Einsicht genommen in die Akten zu den Verfahren uvs 2011/23/2478 bis 2484. Das Protokoll betreffend die Zeugenaussage des Ing. Mag. B. D. sowie des R. T., beide in diesen Akten erliegend, das Lückenfindungsprotokoll der ASFINAG betreffend die gegenständlichen Tatzeiträume (Beilage 1 und 2), die entsprechenden Kontrollfalllisten und Einzelleistungsnachweise wurden mit Zustimmung der Rechtsvertreter als verlesen dargetan, weites wurde in diverse Lichtbilder, aufgenommen von Kameras der ASFINAG, welche an den Mautbaken befestigt waren(Beilage 3 bis 8). Einsicht genommen.

Den Berufungen kommt aus nachstehenden Gründen keine Berechtigung zu:

Der Anzeige der ASFINAG Mautservice GmbH vom 02.12.2010 zu ZI VI-101-2011 ist zu entnehmen, dass der Lenker des mehrspurigen Kraftfahrzeuges (HZGG über 3,5 t) mit dem Kennzeichen RV-XY am 20.10.2010 um 08.52 Uhr die mautpflichtige Bundesstraße A 12 Mautabschnitt Kufstein Nord–Kufstein Süd bei km 3,800 benützt habe, ohne dabei die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben.

(Alle weiteren Anzeigen betreffend die Verfahren VI-102-2011, VI-103-2011, VI-104-2011, VI-105-2011 sowie VI-106-2011 lauten wie die eben zitierte und unterscheiden sich nur hinsichtlich der jeweiligen Tatzeiten, die jedoch schon in den oben angeführten Straferkenntnissen wiedergegeben sind, weshalb die weiteren Anzeigen nicht noch einmal angeführt werden.)

In der Anzeige ist ausgeführt, dass die Verwaltungsübertretung von den automatischen Kontrolleinrichtungen des Mautsystems Österreich erkannt, im System unter der Deliktnummer XY registriert und vom Mautaufsichtsorgan mit der Dienstnummer XY vor Ort dienstlich festgestellt worden sei.

Am 10.03.2011 ist an die Firma W. T. K. W., B., Deutschland, eine Aufforderung zur Lenkerbekanntgabe ergangen und wurde in der Folge bezüglich aller gegenständlicher Verfahren der Lenker K. G. aus D-I. bekannt gegeben.

Im erstinstanzlichen Akt erliegt ein Schreiben der Firma ASFINAG vom 08.06.2011. In diesem nimmt sie Bezug auf die gegenständlichen Vorfälle und führt unter anderem dazu aus wie folgt:

„Für die richtige Montage und Einstellung der GO-Box sowie der korrekten Abbuchung der Maut ist alleine der Fahrzeuglenker verantwortlich. In der Bedienungsanleitung der GO-Box wird jeder Kunde exakt darauf hingewiesen, wie die GO-Box zu montieren ist. Diese Bedienungsanleitung (GO-Box Guide) ist bei der Erstausgabe der GO-Box dabei. Zusätzlich ist der GO-Box Guide an allen GO-Vertriebsstellen erhältlich.

Aufgrund der lückenlosen Aufzeichnungen des Mautsystems (bis auf die Sekunde genau) kann ein Ausfall, eine Störung oder ein Fehler des Systems ausgeschlossen werden.

Die in der Mautordnung statuierte Verpflichtung zur (korrekten) GO-Boxmontage hat erhebliche Auswirkungen auf die ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut und wurde auch deshalb in dieser Präzise formuliert.

Eine nicht korrekte Anbringung der GO-Box kann dazu führen, dass keine Mautabbuchung vorgenommen werden kann. Dies war auch bei der gegenständlichen Übertretung der Fall. Die GO-Box war nicht der Mautordnung entsprechend montiert.

Kraftfahrzeuglenker haben sich gemäß § 8 Abs 2 BStMG vor, während und nach jeder Fahrt auf mautpflichtigen Strecken von den korrekten Montage und Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen, um etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden (siehe Mautordnung, Mitwirkungspflicht des Fahrzeuglenkers). Kraftfahrzeuglenker haben sich gemäß Paragraph 8, Absatz 2, BStMG vor, während und nach jeder Fahrt auf mautpflichtigen Strecken von den korrekten Montage und Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen, um etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden (siehe Mautordnung, Mitwirkungspflicht des Fahrzeuglenkers).

....

Für die Montage/Bedienung der GO-Box sowie für die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut ist alleinig der Fahrzeuglenker verantwortlich.

....

Der Beschuldigte bzw dessen Rechtsvertreter geben an, dass das Mautaufsichtsorgan auf eine „nicht funktionierende GO-Box aufmerksam gemacht hat“. Jedoch verdreht der Beschuldigte die Tatsachen. Die GO-Box war voll funktionsfähig, konnte aufgrund der Falschmontage durch den Beschuldigten nicht abbuchen. Der Beschuldigte bzw dessen Rechtsvertreter bestätigen, in deren Einspruchsschreiben (Seite 4, Punkt 5) die voll Funktionsfähigkeit der GO-Box. Somit widersprechen sich diese mit den zuvor gemachten Aussagen bezüglich der nicht funktionierenden GO-Box (Seite 3, Punkt 3).

Wir halten ausdrücklich fest, dass die GO-Box nicht Defekt war. Die alleinige Schuld für den Tatbestand der Mautprellerei trägt der Beschuldigte, da dieser seinen Mitwirkungspflichten nicht nachgekommen ist (Mitwirkungspflichten im Anhang)

...

Wie der Beschuldigte bzw dessen Rechtsvertreter von „... keinen Unregelmäßigkeiten ... „ oder „ ... es war nicht bekannt, dass die GO-Box nicht funktionierte ...“ sprechen können, ist nicht nachvollziehbar. Es zeigt allerdings die mangelnde Mitwirkungspflicht des Beschuldigten.

Eine gewünschte Nachverrechnung der Maut ist nicht mehr möglich (Mitwirkungspflichten des Fahrzeuglenkers, Punkt E). Der Beschuldigte/Lenker durchfuhr in den Monaten Oktober, November 2010 insgesamt 121 Mautportale ohne dabei die Maut ordnungsgemäß zu entrichten. Gegen den Beschuldigten/Lenker liegen 15 Anzeigen vor.

Der Tatbestand der Mautprellerei wurde einwandfrei erhalten und wir halten die Anzeige aufrecht.“

Diesem Schreiben beigegeben waren Listen über Kontrollfälle bzw. Vorfälle bezüglich des LKWs RV-XY. Diese Kontrolllisten betreffen den Zeitraum vom 05.10. bis einschließlich 29.11.

In den erstinstanzlichen Akten erliegen auch jeweils Lichtbilder des gegenständlichen Sattelzugfahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen RV-XY, welche immer dann aufgenommen wurden, wenn es zu keiner Abbuchung der Maut durch die GO Box gekommen war.

Weiters findet sich in den erstinstanzlichen eine Anleitung der ASFINAG über die Mitwirkungspflicht des Kraftfahrzeuglenkers, die ordnungsgemäße Bedienung der GO-Box und die Möglichkeiten der Mautnachzahlung der GO-Vertriebsstellen und Anleitungen zum Thema „was tun wenn es einmal nicht funktioniert“.

Anlässlich der öffentlichen und mündlichen Berufungsverhandlung am 25. April 2012 wurde A. P. als informierter Vertreter der Firma ASFINAG GmbH, W., als Zeuge einvernommen und er gab dabei an, dass im gegenständlichen Fall seines Wissens 15 Anzeigen vorliegen würden.

Auf keinem der angefertigten Lichtbilder sei die GO-Box 100prozentig erkennbar. Er habe zwei Vergleichsbilder mitgebracht, auf denen die GO-Box richtig montiert sei, da könne man den Unterschied erkennen. Lediglich hinsichtlich des Delikts XY könnte die GO-Box montiert gewesen sein, aber auch da sei es nicht eindeutig erkennbar.

Im LKW auf der Ablage sei ein Ablagetisch montiert gewesen und die verschiedenen Gegenstände die man auf diesem Lichtbild sehe, könnten auf dieser Ablage liegen. Die Lichtbilder würden von der Mautbake geschossen. Dabei handle es sich meistens um Doppelbaken.

Wenn die Maut nicht abgebucht werde, würde das System automatisch aufgrund der Höhe und der Länge des Fahrzeuges erkennen, dass hier ein Fehler vorliege und würde das Fahrzeug fotografiert werden. Das würde zu 100 Prozent funktionieren. Man habe das getestet und zwar bei Transaktion bis zu einer 1 Million Mal. Da habe man 99,9 Prozent richtige Abbuchungen vorgenommen, vorausgesetzt die GO-Box sei richtig montiert gewesen. Das System hätte dann bis auf eine 0,1prozentiger Fehlerquelle funktioniert. Das letzte 0,1 Prozent als Fehlerquelle sei schwer auszumachen.

Auch auf dem Bild zu Delikt XY sei nicht zu erkennen, ob die GO-Box ordnungsgemäß montiert gewesen sei. Die in den Lichtbildern vorhandenen Blendungen wären nicht das Gerät sondern etwas anderes (der Zeuge zeigte sodann eine GO-Box auf einem Lichtbild die ordnungsgemäß montiert gewesen war).

Man sehe ja auch die Klettstreifen mit denen das Gerät an der Windschutzscheibe festgemacht sei. Hinsichtlich des Delikts XY sehe man auf dem Lichtbild zwar eine Go-Box, man müsste sie aber deutlicher erkennen um diese Tageszeit.

Er könne nicht ausschließen, dass sie nicht ordnungsgemäß montiert worden sei.

Wenn die GO-Box nicht ordnungsgemäß an der Windschutzscheibe angebracht sei, werde nicht richtig abgebucht. Es komme auch vor, dass die GO-Box falsch montiert werde zB hinter den Scheibenwischern.

Der Fahrer sei verantwortlich für die Montage. Er bekomme eine Bedienungsanleitung bei der Ausgabe, da sei eindeutig vermerkt, wie die GO-Box zu montieren sei. Es stehe auch explizit drinnen, dass die GO-Box nicht hinter den Scheibenwischern angebracht werden dürfe.

Die Funktionskontrollen müssten bei ordnungsgemäßer Anbringung zum Fahrer schauen. Man müsse die GO-Box dann noch aktivieren, entweder bei einer Mautbake oder bei einer Vertriebsstelle. Die GO-Box sei immer im Standbymodus, der geweckt werde.

Auf der Rückseite der GO-Box wären Antennen angebracht, sobald sie in den Strahlungsbereich der Mautbake kämen, werde die GO-Box innerhalb eines Bruchteils einer Sekunde geweckt und es kämen dann die Transaktionen zustande. Das werde dann mit einem Signalton quittiert.

Wenn es Probleme mit dem Zahlungsmittel gebe oder die GO-Box zurückgefordert werde zum Tausch, würde sie viermal piepsen. Das sei im gegenständlichen Fall aber nicht der Fall gewesen. Im gegenständlichen Fall habe sie gar nicht gepiepst. Man könne natürlich nicht von dem Fahrer verlangen, dass er jeden einmaligen Signalton beachte, aber im gegenständlichen Fall würden ganze Tage der Zuordnung fehlen.

Bei der Deliktsnummer XY sei den ganzen Tag keine Maut abgebucht worden. Da habe überhaupt nichts gepiepst. Wenn nicht abgebucht werde, werde auch kein Piepston ausgelöst und dass sei im gegenständlichen Deliktsfall eben geschehen. Es sei nicht möglich, dass das Gerät piepse, aber nicht abgebucht werde. Das sei ausgeschlossen.

Am 16.10. habe es noch Buchungen gegeben, am 20.10. nicht mehr, da hätte der ganze Tag gefehlt. Dabei habe es sich um hochpreisige Strecken gehandelt. Das sind die Strecken, die von Kiefersfelden bis zur Brennerseestaatsgrenze verlaufen. Ebenfalls bei der Rückfahrt von Brennersee bis Kufstein sei nicht abgebucht worden.

Ein Weg liege dabei bei ca 90 Euro quer durch Tirol. Wenn die GO-Box kaputt gewesen wäre, hätte es überhaupt keine Transaktion mehr gegeben, allerdings habe es am 23.10. wieder eine Transaktion gegeben.

Es habe sich immer um die gleiche GO-Box im selben Fahrzeug gehandelt.

Bezüglich des Deliktsfalls XY habe es sich um den Zeitraum 20.10.2010 gehandelt, da sei den ganzen Tag hindurch nichts abgebucht worden. Das Lichtbild sei um 08.42 Uhr aufgenommen worden.

Wäre die GO-Box ordnungsgemäß montiert gewesen, hätte man sie bei irgendeinem der vielen Bilder sehen müssen.

Im gegenständlichen Fall handle es sich aber zweifelsfrei um schlechte Bildqualität. Bezüglich des Deliktsfalls XY sei aber eine gute Qualität vorhanden gewesen.

Hinsichtlich des Deliktsfalls XY liege eine schlechte Bildqualität vor. Die Bilder würden mit Infrarot ausgelöst.

Die Kontrollfalllisten würden die Routendaten, die ausgelesen werden, anzeigen. Die GO-Box müsste erkennbar sein, wenn sie gelesen werden könnte. Auf der Liste wo die ordnungsgemäßen Transaktionen sichtbar wären, habe die GO-Box auch mittels „IT“ ausgelöst werden können. Wäre eine normale Sperre vorhanden gewesen, wäre die GO-Boxnummer angeführt gewesen. Bei einem No-Piep kann keine GO-Boxnummer ausgelesen werden.

Bezüglich des Falles mit der Endnummer XY ist festzuhalten, dass die Bildqualität am 27.10. schlecht aufgenommen worden sei.

Bei dem Lichtbild 605 vom 02.11.2010 ist festzuhalten, dass so viele Dinge auf dem Lichtbild zu erkennen gewesen seien, die im Bereich der GO-Box gelegen wären, dass man die GO-Box auch nicht mehr ausmachen hätte können. Der Bereich zwischen den Scheibenwischern sollte immer frei sein.

Hinsichtlich des Bildes 514 sei die Bildqualität auch eher schlecht. Auch beim Zeitraum 08.11 um 19.01 Uhr sei die Bildqualität nicht all zu gut.

Prinzipiell sei jedoch der Bereich der GO-Box freizuhalten, das sei auch in der Mautordnung so vorgeschrieben.

Ein Lückenfindungsprotokoll diene dazu den genauen Fahrweg des LKWs zu verfolgen. Es gibt nicht in jedem Portal ein Kontrollportal, sondern werde nur stichprobenartig durchgeführt, vor allem im Grenzbereich.

Beim Kontrollfall mit der Endnummer 519 vom 08.11.2010 ist zB die Staatsgrenze Kiefersfelden nicht erfasst. Weder Italien noch Deutschland werde von der ASFINAG hinsichtlich der Abbuchungen erfasst.

Am 08.11.2010 fehle das erste Portal. Man nehme an, dass der Berufungswerber mit seinem Fahrzeug auch dort schon auf der Autobahn war, aber man kann es ihm nicht nachweisen. Die Abbuchungen würden auf jeder Bake registriert. Die fototechnische Auslösung sei nur stichprobenartig aufgestellt und werde auch nur stichprobenartig überwacht. Die roten Punkte auf der Karte, die er nunmehr zeige, wären die Auf- und Abfahrten.

Zwischen Kufstein Nord und Kufstein Süd gebe es ein fixes Kontrollportal. Dieses sei mit einer Kamera bestückt. Wenn die Maut bei Kufstein Nord also nicht abgebucht werde, wenn ein Fahrzeug in Fahrtrichtung Innsbruck fahre, werde nach Kufstein Nord automatisch ein Lichtbild aufgenommen und ausgelöst. Das wären auch die Bilder die in den gegenständlichen Akten liegen.

Vor der Einfahrt auf Kufstein Nord gebe es kein Kontrollportal, deswegen könnte dort auch kein Lichtbild aufgenommen werden und so würden die so genannten Lücken entstehen.

Zwischen Kufstein Süd und Kirchbichl sei ebenfalls kein Lichtportal und so spreche man eben von der stichprobenartigen Überprüfung.

Bei den Mautbaken, die nicht mit Kameras bestückt seien, könnte ein LKW Lenker theoretisch durchfahren, ohne dass er die Maut abbuche, weil dies nicht erfasst werden könne „wo kein Kläger da kein Richter“.

Einmal sei der Lenker über Kufstein Nord eingefahren und man sehe sehr schön, dass es im Lückenfindungsprotokoll von 220 bis 225 nur eine einzige Abbuchung gebe. Erst ab 226 sei der LKW erfasst worden und der Lenker habe auch wieder Abbuchungen bis zum Portal 257 getätigt, da sei er wieder ohne Abbuchung durchgefahren. Da es dort keine Kameras gebe, sei er für diese Vergehen auch nicht angezeigt worden.

Es sei natürlich möglich, die GO-Box einfach zu entfernen, da sie nur mit Klettklebern angeklebt sei, dann werde nicht abgebucht. Zum Teil reiche es auch, wenn man sie einfach verkehrt hinlege, da dann die Antenne abgeschirmt werde und so keine Kommunikation mit der Mautbake mehr stattfinden könne.

Mit der Verlängerungstaste auf der Oberseite könne man die Achszahlen einstellen, man könne dort auch die Funktionsfähigkeit überprüfen.

Wenn eine GO-Box kaputt wäre, würde sie nicht mehr leuchten. Auf der Rückseite der GO-Box wären in der Regel drei Antennen, nämlich Sende- und Empfangsantennen angebracht. Wenn ein Gegenstand metallischen Ursprungs darüber gelegt werde (auch zB ein Scheibenwischer) dann gebe es nur teilweise eine Transaktion oder gar keine Transaktion.

Der Scheibenwischer könne nur dann stören, wenn er permanent darüber liege. Es könne manchmal auch gut gehen aber es werde in der Regel die Sendeleistung stark vermindert durch einen Scheibenwischer.

Namensschilder oder Verkehrsschilder, die die Lenker oft in der Windschutzscheibe liegen haben, würden dies ebenfalls verhindern.

Auch speziell WLAN-Adapter könnten dazu führen, dass die Frequenz gestört werde, mit der die GO-Box arbeite.

Man wisse, dass im gegenständlichen Fall die Maut nicht abgebucht worden sei. Die GO-Box sei nicht Defekt gewesen sonst wären keine Abbuchungen mehr vorgekommen.

Es sei ein gültiges Zahlungsmittel hinterlegt gewesen. Im gegenständlichen Fall sei das Post-Pay-Verfahren angewandt worden, das bedeute, dass Geld sei hinterlegt und erst nach Abbuchungen über die GO-Box abgezogen worden.

Es werde fast jede Strecke kontrolliert. In Deutschland würden ca 10 Prozent der Strecken kontrolliert. Er gehe davon aus, dass die LKW-Fahrer gar nicht genau wüssten, wie genau die Kontrollen in Österreich sein würden.

Die Unternehmer hätten jederzeit die Möglichkeiten die Fahrten im Internet nachzukontrollieren oder nachzuvollziehen. Seiner Meinung nach könnte ein Unternehmer bemerken, wenn Fahrten nicht abgebucht werden würden. Man bräuchte sich nur im Internet einloggen und würde innerhalb von wenigen Minuten den gesamten Fahrtverlauf sehen. Ein Unternehmer könnte einen Einzelleistungsnachweis aufrufen und auch die genaue Nachverfolgung, wo, wann und wo auch nicht abgebucht worden sei.

Es gebe ein Servicecenter das sei 24-Stunden besetzt und wenn ein Fahrer Zweifel hätte, ob irgendetwas abgebucht worden sei, könne er dort anrufen und sich erkundigen. Man habe Nachzahlungsmöglichkeiten die auf 5 Stunden bzw 100 km beschränkt wären. Es gebe Fälle bei Wartungsarbeiten, wo aufgrund der Wartungsarbeiten der ASFINAG nicht abgebucht werden könne. Bei diesen Lücken kommuniziere das Gerät nicht und es piepse auch nicht.

Über Vorhalt der Zeugenaussage des R. T., dass die GO-Boxen ordnungsgemäß angebracht gewesen wären, gebe er an, dass man das aufgrund der Lichtbilder nicht erkennen könne und dies einfach nicht sein können.

Er glaube auch nicht, dass R. T. das so ausgesagt habe.

95 Prozent aller Fahrten würden korrekt ablaufen, 5 Prozent nicht. Man könne nicht jeden erfassen. Es gebe gewisse Stellen, wo man auch als LKW-Fahrer den Kontrollen ausweichen könne.

Die Fahrer könnten auch eine Strecke fahren, ohne erfasst zu werden, außer es gebe portable Kontrolleinrichtungen.

Auf der Brennerautobahn gebe es 5 solche Portale, auf der Inntalautobahn etwas mehr. Am 30.11.2010 sei die GO-Box gewechselt worden, ab da habe ein anderer Lenker das Steuer übernommen und es sei dann lückenlos abgebucht worden. Weshalb die GO-Box gewechselt worden sei, wisse er nicht. Am 05.07.2011 sei die GO-Box dann überhaupt aufgelöst worden.

Die Batterien in den Geräten wären so konzipiert, dass die Spannung schlagartig abfalle wenn sie dem Ende zulaufen würden.

Es bestehe die Möglichkeit von der Firma einen doppelten Piepston bei der entsprechenden GO-Box auszulösen, wenn diese ein gewisses Alter erreicht habe und sehr viel strapaziert worden sei oder zu vermuten sei, dass die Batterie dem Ende zugehe. Zusätzlich werde der entsprechende Unternehmer auch noch angeschrieben, wenn er dann nicht regierte, werde die GO-Box gesperrt. Die ASFINAG hätte das Recht dazu.

Der Lenker sollte vor und nach der Fahrt die GO-Box kontrollieren, in dem er draufdrücke und sieht, dass sie funktioniere. Das Gerät würde nicht mehr funktionieren, wenn die Batterie leer sei, dann piepse es auch nicht mehr. Die Piepstöne wären individuell verschieden eingestellt bzw sind sie einfach je nach Bauart leicht verschieden.

Ein Wackelkontakt bei den GO-Boxen könne ausgeschlossen werden, er habe noch keinen einzigen Fall diesbezüglich erlebt.

Der Zeuge machte einen äußerst kompetenten und glaubwürdigen Eindruck. Es bestand für die Berufungsbehörde kein Grund am Wahrheitsgehalt seiner Aussagen zu zweifeln. Diese waren widerspruchsfrei und nachvollziehbar.

Der Wahrheits und -Möglichkeitsgehalt der Angaben des Zeugen R. T. wurde durch die Aussage dieses Zeugen ganz erheblich erschüttert, da der Zeuge anhand keines einzigen Lichtbildes mit nötiger Sicherheit sagen konnte, dass die GO-Box zu diesen Zeitpunkten ordnungsgemäß montiert gewesen sei .

Die Gründe, weshalb der Zeuge T. in den Verfahren zu uvs-2011/23/2478-2484 mit Sicherheit von einer solchen ordnungsgemäßen Anbringung der Go-Box ausging blieben dem erkennenden Mitglied unbekannt und ist auch diesen Akten nicht zu entnehmen, ebenso fehlt eine begründende Erklärung des Zeugen T. Das Ergebnis dieser Aussage konnte daher auch im gegenständlichen Verfahren keinen Eingang in die Beurteilung der Sachverhalte finden.

Was die Rüge des Rechtsvertreters betrifft, wonach der Zeuge T. aufgrund seiner Anwesenheit während der Einvernahme des Zeugen P. im Verhandlungssaal selbst nicht mehr als Zeuge einvernommen werden konnte, ist festzuhalten, dass die Verhandlungsleiterin den Zeugen T. vor Beginn der Verhandlung gefragt hatte, wer er sei und der Zeuge seine Identität nicht preisgab, sondern durch seine Antwort, er sei nur ein Zuhörer, die Verhandlungsleiterin zu der Annahme verleitet, er sei eine neutrale Person, die mit dem Verfahren nichts zu tun habe.

Erst bei der Befragung des Zeugen P. und konkret bei der Frage weshalb der Zeuge T. angegeben habe, dass die GO Box ordnungsgemäß montiert gewesen wäre, hat sich der Zeuge durch seinen Zwischenruf " so hab ich das aber nicht gesagt" zu erkennen gegeben. Der Rechtsvertreter, Mag. T., der in Substitution für die Kanzlei S. S. K. D.-Rechtsanwälte an der Verhandlung teilnahm kann diesen ganzen Vorgang bestätigen. Es war für die Verhandlungsleiterin zunächst nicht erkennbar, dass der Zuhörer der Zeuge T. war.

Anlässlich der öffentlichen und mündlichen Berufungsverhandlung am 31. Mai 2012 wurde K. W. zeugenschaftlich einvernommen. Sie gab an, dass sie zu den damaligen Tatzeitpunkten Chefin der Firma gewesen sei für die K. G. gefahren sei. Diese Firma sei zwischenzeitlich in Konkurs gegangen. Sie habe 5 Fahrzeuge besessen.

Der Berufungswerber sei am 01. November 2005 in ihre Firma gekommen und am 30.06.2011 ausgeschieden. All ihre Fahrzeuge seien mit GO-Boxen bestückt gewesen. Bezahlt seien die Beträge über die SVG worden. Das sei eine Gesellschaft in Deutschland, welche die Verrechnungen sowohl mit der ASFINAG als auch mit der deutschen Mautgesellschaft durchführe. Sie würden das hinterlegte Geld abbuchen. Sie gehe davon aus, dass die ASFINAG eine Rechnung an die SVG geschickt habe und die SVG ihr dann die Zahlungen vorgeschrieben habe. Das sei auch immer klaglos erledigt worden.

Sie sei selbst LKW-Fahrerin gewesen und die meiste Zeit in einem ihrer Fahrzeuge unterwegs gewesen und dies seit 2008. Sie habe die Fahrten im Internet nie kontrolliert. Sie habe Einzelleistungsnachweise von der SVG bekommen, die habe sie immer kontrolliert. Ihr sei aber nie aufgefallen, dass es da zu Unregelmäßigkeiten gekommen wäre. Die GO-Box hätte sich durchaus als fehlerhaft zu erkennen gegeben. Das sei glaublich drei oder viermal gewesen.

Sie seien dann jeweils zur nächsten GO-Box Servicestation gegangen und hätten geltend gemacht, dass ein Fehler vorliege, man habe aber keinen erkennen können. Es gebe immer wieder Berichte von anderen Unternehmen und Lenkern, dass GO-Boxen fehlerhaft arbeiten würden ohne dass diese erkennbar sei.

Sie habe nie ein Schreiben der Firma ASFINAG erhalten, das Ersatzmaut zu bezahlen gewesen wäre. Der Vertrag mit der GO-Box sei am 05.07.2011 aufgelöst worden, weil das Fahrzeug verkauft worden sei. Die GO-Box sei an der Windschutzscheibe montiert gewesen und zwar rechts neben der Box der deutschen Abbuchungen. Die deutsche Box sei fest eingebaut, sie sei größer und mit fixer Verkabelung ausgestattet gewesen.

Die gegenständliche GO-Box sei so montiert gewesen, dass ein Stück dieser GO-Box über die Kante des Tisches, der ebenfalls auf der Anlage montiert gewesen sei, rausgeschaut habe. Dieser Holztisch sei eine zusätzliche gerade Ablagefläche gewesen, im Gegensatz zur Ablage des LKWs, der leicht schief gewesen sei.

Sie sei mal mit Herrn G. zusammen unterwegs gewesen. Da habe sie eine Fehlermeldung erhalten. Man habe diesen Holzablagetisch dann ausgebaut, die GO-Box heraus montiert, sei zur Tankstelle gegangen und habe die GO-Box überprüfen lassen.

Es sei festgestellt worden, dass von der Firma S. eine Sperre eingetreten war, die irrtümlich eingegeben worden sei. Es sei dann der geschuldete Betrag sofort nachgezahlt worden. Der Grund sei gewesen, dass eine Tankkarte abgelaufen sei und sie in der Folge eine neue bekommen habe. Der Holztisch habe mit beiden Händen herausgehoben werden müssen, weil er mit Klebebändern an der Windschutzscheibe befestigt gewesen sei.

Der Fahrer habe keinen Vorteil wenn die Maut nicht ordnungsgemäß abgebucht werde. Es sei ihr unverständlich, dass der Berufungswerber so lange habe fahren können, ohne dass man ihn rausgeholt habe von der Autobahn.

Auch die Angaben der Zeugin K. W. waren zum Teil nicht nachvollziehbar. Die Behauptungen hinsichtlich der fehlerhaften GO-Box, welche angeblich drei bis viermal fehlerhaft reagiert haben sollte waren nicht nachvollziehbar, da die Unternehmerin in Kenntnis der fehlerhaften Arbeit der GO-Box diese dann ja wohl ausgetauscht hätte.

Indirekt hat die Zeugin allerdings zugestanden, dass der Lenker und Beschuldigte über einen längeren Zeitraum unterwegs gewesen sei ohne dass die Maut ordnungsgemäß abgebucht worden wäre.

Auch die Angaben der Zeugin, wonach sie nie die Abbuchungen im Internet kontrolliert haben will, entbehren einer gewissen Glaubwürdigkeit in Anbetracht des drohenden Konkurses und der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse, in welcher sich die Firma der Zeugin zuletzt befand.

Ebenso ist die Behauptung, dass der Fahrer keinen Vorteil habe, wenn die Maut nicht ordnungsgemäß abgebucht werde, reine Spekulation angesichts des finanziellen Zustandes der Firma und ist sie auch im Reich des Spekulativen geblieben, da der Berufungswerber sich ja nie einer Befragung durch das erkennende Mitglied gestellt hat.

Die Angaben der Zeugin haben sich als ungenau und zum Teil nicht nachvollziehbar erwiesen.

Sieht man sich nun das Lückenfindungsprotokoll an, welches vom Zeugen A. P. vorgelegt wurde, so stellt man fest, dass die GO-Box des Fahrzeuges mit dem amtlichen Kennzeichen RV-XY vom 16.10.2010 bis 22.11.2010 durchgehend an der Staatsgrenze Brennersee sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt eine Lücke ausweist und dort offenbar mit der GO-Box nicht abgebucht wurde. Unmittelbar danach, nämlich am Brennersee-Nößlach bzw unmittelbar davor Nößlach Brennersee und an den diversen Punkten davor wurde sehr wohl abgebucht. Eine breite Lücke ergibt sich auch zwischen Kufstein Süd und Wattens. Hier hat der Berufungswerber insgesamt dreimal nicht darauf geachtet, dass die GO-Box ordnungsgemäß funktionierte und sind auch hier Lücken vorhanden. Diese Strecken gelten als hochpreisige Strecken im Netz der Mautsysteme der ASFINAG.

Anhand der Unterlagen insbesondere des Lückenfindungsprotokolls und unter Berücksichtigung der jeweiligen Anzeigen lässt sich somit nachvollziehen, dass der Lenker und Berufungswerber am 20.10.2010, 08.52 Uhr bei der Locations-Station AT 225 Kufstein Nord – Kufstein Süd, am 23.10. um 14.44 Uhr bei der Locations-Station ID 221 Kufstein Nord–Kufstein Süd, am 27.10.2010 um 19.02 Uhr bei der Locations-Station ID 221 Kufstein Nord–Kufstein Süd, am 02.11.2010 um 10.41 Uhr bei der Locations-Station ID 221 Kufstein Nord–Kufstein Süd, am 05.11.2010 um 17.32 Uhr der Locations-Station ID 221 Kufstein Nord–Kufstein Süd und am 08.11.2010 um 19.01 Uhr bei der Location-Station ID Kufstein Nord–Kufstein Süd,

das Sattelzugfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen RV-XY gelenkt hat, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben.

Die Lichtbilder, die bei Durchfahren dieses Mautportals geschossen wurden, lassen eine ordnungsgemäß angebrachte GO-Box nicht erkennen. Ausgenommen das Lichtbild im Deliktsfall XY vom 23.10.2010 um 14.44 Uhr lässt eine montierte GO-Box erahnen. Dabei ist deutlich zu sehen, dass so viele Dinge im Bereich der GO-Box liegen und daher der Bereich der GO-Box, der frei sein sollte, nicht frei ist. Der Bereich der GO-Box müsste jedoch freigehalten werden, dass ist in der Mautordnung vorgeschrieben. Nur dann könnte man von einer ordnungsgemäß angebrachten GO-Box sprechen.

Für die Berufungsbehörde ist es daher erwiesen, dass der Berufungswerber die Go-Box zu den Tatzeitpunkten nicht ordnungsgemäß montiert hatte, sodass eine ordnungsgemäße Abbuchung der entsprechenden Maut auch nicht stattfinden konnte. Außerdem wurde der Bereich um die GO-Box nachgewiesenermaßen nicht so frei gehalten, dass

auch eine ordnungsgemäße Abbuchung gewährleistet gewesen wäre und die GO-Box ohne Störung hätte arbeiten können, wie zuvor erwähnt zum Beispiel am 23.10.2010 um 14.44 Uhr.

Auf den anderen zu den gegenständlichen Sachverhalten durch die Fa ASFINAG GmbH vorgelegten Lichtbildern ist eine Montage der GO-Box nicht mal erkennbar. Dies ist jedoch nicht nur der schlechten Bildqualität zuzuschreiben, da der Zeuge P. anhand der weiteren von ihm vorgezeigten Lichtbilder, die ebenfalls eine schlechte Qualität aufgewiesen haben, bewiesen hat, dass hier die GO-Box trotzdem eindeutig zu identifizieren war.

Welche Motivation der Berufungswerber gehabt haben könnte, die Maut nicht ordnungsgemäß abzubuchen, konnte nicht ermittelt werden, da sich der Berufungswerber trotz mehrfacher Ladung nie zu einer öffentlichen und mündlichen Berufungsverhandlung eingefunden hat.

Dass es jedoch um die Firma insgesamt schlecht stand und es sicher im Interesse der Firma war, das möglichst wenig Maut gezahlt wurde, hat sich aus den Angaben der K. W. ergeben, wonach die Firma im Sommer 2011 den Konkurs anmelden musste.

Es konnte auch die GO-Box selbst nicht mehr untersucht werden, da sie vernichtet worden war. Der Berufungswerber hätte erkennen und darauf reagieren müssen, dass die Maut nicht abgebucht worden war. Es hätte ihm auffallen müssen, dass die GO-Box regelmäßig keinen Piepston beim Durchfahren einer Bake von sich gegeben hat.

Ing. Mag. B. D. hat als Zeuge anlässlich der öffentlichen und mündlichen Verhandlungen zu den Zahlen uvs-2011/23/2478 bis 2484 vom 30.01.2012 angegeben, dass die GO-Box auf Mikrowellenbasis funktioniere und dass es zu einer Kommunikation zwischen Abbuchungsbake und GO-Box komme, die in etwa 40 Millisekunden dauern würde, wenn sich ein Fahrzeug mit GO-Box einer Abbuchungsbake nähern würde.

Während dieser Zeit sei jedoch keine Rückfrage an ein allfälliges Rechnungssystem möglich und werde daher die Abbuchung autonom zwischen Bake und GO-Box abgewickelt. Sollte aus irgendwelchen Gründen keine Kommunikation zwischen GO-Box und Kontrollbake zustande kommen, so werde bei einer Enforcementstation eine nachgeschaltete Kamera aktiviert, die ein Foto des Fahrzeugs anfertige. So entstehe ein Kontrollfall.

In weiterer Folge würden alle Abbuchungen im Zentralrechnung zusammengeführt. Hier würden dann die Buchungen in chronologischer Reihenfolge gelistet und bestehe weiters noch die Möglichkeit für den Lenker innerhalb von 5 Stunden allfällige mangelhafte Buchungen selbstständig zu korrigieren. Innerhalb dieser Zeit erfolge keine Nachverrechnung wie dies in Kapitel 7.3 der Mautordnung geregelt sei. Dies erfolge deshalb nicht, um ein allfälliges Doppelbuchungssystem zu vermeiden. Erst nach Ablauf dieser 5 Stundenfrist erfolge eine automatische Korrektur durch das System, sofern die Bedingungen von Punkt 7.3 der Mautordnung vorliegen würden.

Zusammengefasst könne anhand des Lückenfindungsprotokolls Beilage A, welches in den Verfahren zu uvs-2011/23/2478 bis 2484 gelegt worden sei, und welches auch die gegenständlichen Tatzeitpunkte umfasste, eindeutig festgestellt werden, dass die dem Berufungswerber in den gegenständlichen Verfahren zur Last gelegten Übertretungen allesamt gesetzt worden seien, da auch Nachbuchungen, die sich als „MTR/NA“ ergeben hätten, nicht angeführt gewesen seien.

Bei all den Übertretungen in den gegenständlichen Fällen könnten sowohl der „Status Nachverrechnung“ als auch die „Verwurfregel Nachverrechnung, Status Mauttransaktion, Eurocode Mauttransaktion“ (siehe Beilage A) etc nicht zugeordnet werden, sodass sich ein Delikt verwirklicht habe.

Die Angaben dieser Zeugen korrespondieren inhaltlich mit den Angaben des Zeugen P. und sind präzise, nachvollziehbar und plausibel.

Rechtlich folgt nunmehr Nachstehendes:

In der Mautordnung der ASFINAG unter Abschnitt B ist ausgeführt:

7 NACHENTRICHTUNG DER MAUT

7.1 Nachzahlung bei GO VERTRIEBSSTELLEN / Mautaufsichtsorganen

Für ordnungsgemäß zum Mautsystem angemeldete und mit einem zugelassenen Fahrzeuggerät ausgestattete Kraftfahrzeuge besteht die Möglichkeit der Nachzahlung der Maut im Falle einer Nicht- oder Teilentrichtung der geschuldeten Maut, die auf technische Gebrechen des zugelassenen Fahrzeuggerätes oder des Mautsystems, auf

einen zu niedrigen Pre-Pay-Kontostand, ein gesperrtes Zahlungsmittel, auf die Verwendung einer GO-Box nach Ablauf der Gültigkeitsdauer gemäß Punkt 5.7.2, die Verwendung einer falschen (zu niedrigen) Kategorie oder einer zu niedrigen Tarifgruppe zurückzuführen ist; dies jedoch ausnahmslos nur wenn alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt werden. Nachzahlungen können nur dann berücksichtigt werden, wenn diese auf das im Zeitpunkt der Nicht- oder Teilentrichtung verwendete Kraftfahrzeugkennzeichen vorgenommen werden.

Eine Nachzahlung für eine nicht ordnungsgemäße Mauttransaktion (keine oder nur Teilentrichtung der Maut) kann bei einer GO VERTRIEBSSTELLE oder bei einem MAUTAUF SICHTS ORGAN (siehe Punkt 9) im Zuge der Betretung (Anhaltung) erfolgen, wenn die Nachzahlung der nicht ordnungsgemäßen Mauttransaktion innerhalb des NACHZAHLUNGSBEREICHES erfolgt.

Der NACHZAHLUNGSBEREICH eines MAUTAUF SICHTS ORGANES beträgt 100 km (in beiden Fahrtrichtungen) auf dem mautpflichtigen Straßennetz, gemessen ab dem aktuellen Kontrollstandort (Ort der Betretung).

Der NACHZAHLUNGSBEREICH einer GO VERTRIEBSSTELLE beträgt 100 km (in beiden Fahrtrichtungen) auf dem mautpflichtigen Straßennetz, gemessen ab dem Standort der GO VERTRIEBSSTELLE (Vertriebsstelle am mautpflichtigen Straßennetz, zB Autobahn-Raststätte) oder gemessen ab der der Vertriebsstelle nächstgelegenen Anschlussstelle, (Vertriebsstelle am untergeordneten, nicht mautpflichtigen Straßennetz).

Die Nachzahlung ist nur innerhalb eines Zeitraumes von fünf Stunden ab dem Zeitpunkt des Durchfahrens der ersten Mautabbuchungsstelle, an der keine ordnungsgemäße Mauttransaktion (keine oder nur Teilentrichtung der Maut) stattgefunden hat, erlaubt. Dabei wird die Referenzzeit des Mautsystems herangezogen.

Nutzer von GO-Boxen haben diese zur Durchführung der Nachzahlung bei der GO VERTRIEBSSTELLE vorzulegen. Der Kraftfahrzeug Lenker des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges hat bei der GO VERTRIEBSSTELLE bzw bei Betretung (Anhaltung) gegenüber dem Mautaufsichtsorgan den Ort der ersten Nicht- oder Teilentrichtung zu nennen sowie gegebenenfalls weitere Angaben zur Art der darauf folgenden Nutzung des mautpflichtigen Straßennetzes zu machen.

Anhand der Angaben des Kraftfahrzeuglenkers (Nennung des Ortes der ersten Nicht- oder Teilentrichtung, die Anzahl der tatsächlich am Kraftfahrzeug vorhandenen Achsen zum Zeitpunkt der Nicht-/Teilentrichtung etc) sowie unter Vorlage etwaiger Beweismittel (zB Fahrtenschreiber) und unter Vorlage der GO-Box (um Doppelzahlungen zu vermeiden, wird ein Abgleich mit gegebenenfalls im Fahrzeuggerät gespeicherten Mauttransaktionen durchgeführt) wird die Höhe der geschuldeten Maut ermittelt und so der nach zu entrichtende Betrag festgesetzt. Sollte der auf diese Weise ermittelte Betrag unter 0,10 Euro liegen, wird dieser auf 0,10 Euro aufgerundet. Eine Nachzahlung für eine EURO-Emissionsklasse, die einer günstigeren als der tatsächlich nachgewiesenen Tarifgruppe zugeordnet ist, setzt voraus, dass der Kraftfahrzeuglenker jene EURO-Emissionsklasse bekannt gibt, für die der Differenzbetrag in Form der Nachzahlung entrichtet werden soll.

Wird der Kraftfahrzeuglenker von Mautaufsichtsorganen angehalten, ist die Nachzahlung unmittelbar bei diesen vorzunehmen. Eine Nachzahlung kann im Falle der nicht dauerhaften Anbringung der GO-Box sowie im Falle eines nicht dauerhaft sichtbar angebrachten behördlichen Kraftfahrzeugkennzeichens (siehe Punkt 8.2.4.3) nur an einer GO VERTRIEBSSTELLE und nicht direkt beim Mautaufsichtsorgan vorgenommen werden.

In jenen Fällen, für welche gemäß Punkt 7.3 in Verbindung mit Punkt 8.2.4.3.3 eine automationsunterstützte Nachverrechnung der nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut erfolgt, ist eine Nachzahlung nicht verpflichtend.

8 PFLICHTEN DER KRAFTFAHRZEUGLENKER

8.1 Ordnungsgemäße Anbringung der GO-Box

Die GO-Box ist ausschließlich in dem mit dem angemeldeten Kraftfahrzeugkennzeichen zugelassenen mautpflichtigen Kraftfahrzeug dauerhaft an der Innenseite der Windschutzscheibe zwischen Fahrzeugmitte und Lenkstange nahe der Windschutzscheiben-Unterkante, und zwar in jenem Bereich der Windschutzscheibe, der vom Scheibenwischer gereinigt wird, so zu montieren, dass die Bedientaste der GO-Box in das Fahrzeuginnere gerichtet ist. Der Scheibenwischer darf dabei in Ruhestellung die GO-Box nicht überlappen (vergleiche Grafik 22). Der Montagebereich der GO-Box auf der Windschutzscheibe ist von fremden Gegenständen freizuhalten. Der Kraftfahrzeuglenker hat von der GO-Box alle Gegenstände fern zu halten, die zu einer Beeinflussung der Bedientasten führen könnten. Eine andere Anbringung der GO-Box im Einzelfall ist nur nach individueller schriftlicher Zustimmung der ASFINAG Maut Service GmbH zulässig.

Die Anbringung einer Split-GO-Box unterliegt eigenen Regeln, die aus der jeweiligen Betriebsanleitung zu entnehmen sind.

Unter 8.2.4.1. Verhaltenspflichten der Kraftfahrzeuglenker:

Kraftfahrzeuglenker haben sich gemäß § 8 Abs 2 BStMG vor, während und nach jeder Fahrt auf mautpflichtigen Strecken von der technischen Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen, etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden, die Anzahl der Achsen auf der GO-Box einzustellen sowie jene Nachweise gemäß Punkt 5.2.3 mitzuführen, die eine Überprüfung der Zuordnung einer EURO-Emissionsklasse zu einer Tarifgruppe erlaubt. Die Verhaltenspflichten des Kraftfahrzeuglenkers umfassen generell auch die Verpflichtung, sich mit der Bedeutung der unterschiedlichen Signaltöne der GO-Box gemäß Punkt 8.2.4.3. vertraut zu machen und das im Einzelnen in den nachfolgenden Punkten 8.2.4.2 bis 8.2.4.4 festgelegte Verhalten zu setzen. Weiters sollten sie eine Abschirmverpackung im mautpflichtigen Kraftfahrzeug mitführen (siehe Punkt 3.3.3). Kraftfahrzeuglenker haben sich gemäß Paragraph 8, Absatz 2, BStMG vor, während und nach jeder Fahrt auf mautpflichtigen Strecken von der technischen Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen, etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden, die Anzahl der Achsen auf der GO-Box einzustellen sowie jene Nachweise gemäß Punkt 5.2.3 mitzuführen, die eine Überprüfung der Zuordnung einer EURO-Emissionsklasse zu einer Tarifgruppe erlaubt. Die Verhaltenspflichten des Kraftfahrzeuglenkers umfassen generell auch die Verpflichtung, sich mit der Bedeutung der unterschiedlichen Signaltöne der GO-Box gemäß Punkt 8.2.4.3. vertraut zu machen und das im Einzelnen in den nachfolgenden Punkten 8.2.4.2 bis 8.2.4.4 festgelegte Verhalten zu setzen. Weiters sollten sie eine Abschirmverpackung im mautpflichtigen Kraftfahrzeug mitführen (siehe Punkt 3.3.3).

Der Kraftfahrzeuglenker ist verpflichtet, die im Zuge der Deklaration der EURO-Emissionsklasse gemäß Punkt 5.2 übergebene Fahrzeugdeklaration zu prüfen und im Kraftfahrzeug mitzuführen. Im Falle des Verlustes oder Beschädigung der Fahrzeugdeklaration ist ein Nachdruck an jeder GO VERTRIEBSSTELLE oder zentral via SelfCare Portal vorzunehmen.

Im Falle von Datenänderungen, die insbesondere das Kraftfahrzeugkennzeichen, die hinterlegte EURO-Emissionsklasse oder die GO-Box Identifikationsnummer betreffen, ist eine neue Fahrzeugdeklaration an der GO VERTRIEBSSTELLE ausstellen zu lassen, die alte Fahrzeugdeklaration verliert damit ihre Gültigkeit. Die dabei einzuhaltende Vorgehensweise ist in Punkt 5.6.2 geregelt.

8.2.4.2 Vor der Fahrt

Vor dem Befahren des mautpflichtigen Straßennetzes hat sich der Kunde über die technische Funktionstüchtigkeit der GO-Box durch einmaliges Drücken (kürzer als zwei Sekunden) der Bedientaste zu vergewissern (Statusabfrage). Die Statusabfrage dient ausschließlich der Überprüfung der technischen Funktionstüchtigkeit der GO-Box. Mittels der Leuchtanzeige im Zuge der Statusabfrage wird der Kraftfahrzeuglenker jedoch nicht über einen etwaigen bestehenden Sperrgrund der GO-Box informiert, zumal die Entrichtung bzw Nichtentrichtung der Maut dem Kraftfahrzeuglenker ausschließlich durch die unterschiedlichen Signaltöne der GOBox zur Kenntnis gebracht werden (zur Bedeutung der Signaltöne und den in diesem Zusammenhang zu setzenden Verhalten des Kraftfahrzeuglenkers siehe Punkt 8.2.4.3).

....

8.2.4.3 Während der Fahrt

Während der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz ist die GO-Box ordnungsgemäß und dauerhaft an der Windschutzscheibe gemäß Punkt 8.1 anzubringen.

Damit eine ordnungsgemäße Mautabbuchung erfolgen kann, hat der Kraftfahrzeuglenker in Entsprechung des § 102 KFG sicherzustellen, dass während der Fahrt das behördliche Kennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges dauerhaft vollständig sichtbar und nicht durch Verschmutzung, Schneebeleg, Beschädigung oder Verformung unlesbar ist. Dem Kraftfahrzeuglenker werden bei Durchfahren jeder Mautabbuchungsstelle akustische Signale zur Kenntnis gebracht, wobei zwischen informativen und zu beachtenden Signalen zu unterscheiden ist. Damit eine ordnungsgemäße Mautabbuchung erfolgen kann, hat der Kraftfahrzeuglenker in Entsprechung des Paragraph 102, KFG sicherzustellen, dass während der Fahrt das behördliche Kennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges

dauerhaft vollständig sichtbar und nicht durch Verschmutzung, Schneebeleg, Beschädigung oder Verformung unlesbar ist. Dem Kraftfahrzeuglenker werden bei Durchfahren jeder Mautabbuchungsstelle akustische Signale zur Kenntnis gebracht, wobei zwischen informativen und zu beachtenden Signalen zu unterscheiden ist.

8.2.4.3.1 Folgende Signale gelten als Information für den jeweiligen Kunden

Ein kurzer Signal-Ton: Die Mautentrichtung wird auf Basis der eingestellten Kategorie und der in der GO-Box gespeicherten EURO-Emissionsklasse bestätigt.

Zwei kurze Signal-Töne: Die Mautentrichtung wird zwar auf Basis der eingestellten Kategorie und der in der GO-Box gespeicherten EURO-Emissionsklasse bestätigt, dessen ungeachtet ist es jedoch notwendig, unverzüglich die nächst mögliche GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen.

Das Nichtbeachten dieser Aufforderung kann automatisch zu einer GO-Box Sperre führen (siehe Punkt 8.2.4.3.2).

Dieses Informationssignal ertönt daher insbesondere in folgenden Fällen:

das Mautguthaben (nur im Pre-Pay Verfahren) ist unter den Grenzwert in Höhe Euro 30,00 gefallen (der Kunde hat für eine rechtzeitige Aufbuchung von Mautwerten zu sorgen).

das Mautguthaben verfällt innerhalb der nächsten zwei Monate (nur im Pre-Pay Verfahren), die Gültigkeitsdauer der GO-Box läuft innerhalb der nächsten zwei Monate ab, es ist eine Änderung der auf der GO Box gespeicherten Daten erforderlich oder der Kunde wird zum Austausch der GO-Box aufgefordert.

8.2.4.4 Nach der Fahrt

Nach der Fahrt auf mautpflichtigen Strecken hat der Kraftfahrzeuglenker neuerlich die technische Funktionsfähigkeit der GO-Box zu überprüfen und bei nicht mehr gegebener Funktionsfähigkeit der GO-Box (analog den Bestimmungen in Punkt 8.2.4.2) gegebenenfalls einen offenen Mautbetrag mittels Nachzahlung gemäß Punkt 7.1 zu begleichen. Ansonsten wird der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht.

....

10 MAUTPRELLEREI

10.1 Strafbarkeit des Mautprellens

Die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mautpflichtigen Kraftfahrzeugen im Sinne dieser Mautordnung Teil B, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, ist verboten. Kraftfahrzeuglenker, die gegen dieses Verbot verstoßen, begehen gemäß § 20 Abs 2 BStMG eine Verwaltungsübertretung, die von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von Euro 300,00 bis Euro 3.000,00 (Diese geänderte Bestimmung ist auf Verwaltungsübertretungen anzuwenden, die nach dem In-Kraft- Treten der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes, BGBl I Nr 82/2007 begangen werden) bestraft wird. Die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mautpflichtigen Kraftfahrzeugen im Sinne dieser Mautordnung Teil B, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, ist verboten. Kraftfahrzeuglenker, die gegen dieses Verbot verstoßen, begehen gemäß Paragraph 20, Absatz 2, BStMG eine Verwaltungsübertretung, die von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von Euro 300,00 bis Euro 3.000,00 (Diese geänderte Bestimmung ist auf Verwaltungsübertretungen anzuwenden, die nach dem In-Kraft- Treten der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 82 aus 2007, begangen werden) bestraft wird.

Wird der Lenker eines mautpflichtigen Kraftfahrzeugs, das nicht mit einer GO-Box oder einem anderen zugelassenen Fahrzeuggerät ausgerüstet ist, auf dem mautpflichtigen Straßennetz betreten, so ist die mautpflichtige Straße umgehend über die nächstmögliche Abfahrt zu verlassen.

10.2 Unterbleiben der Bestrafung

Eine Bestrafung unterbleibt, wenn eine Ersatzmaut, wie nachfolgend beschrieben, bezahlt wird. Eine fristgerecht und ordnungsgemäß entrichtete Ersatzmaut ist nicht rückforderbar.

10.3 Ersatzmaut

10.3.1 Art der Begleichung

10.3.1.1 Betretung durch Mautaufsichtsorgane

Wird der Kraftfahrzeuglenker von Mautaufsichtsorganen betreten, ist bei Vorliegen der in Punkt 7.1 genannten Bedingungen die Maut nachzuzahlen. Bei Verweigerung der Nachzahlung bzw bei nicht Vorliegen der in Punkt 7.1 genannten Bedingungen ist das Mautaufsichtsorgan berechtigt, den Kraftfahrzeuglenker mündlich zur Zahlung der Ersatzmaut aufzufordern. Die Ersatzmaut ist unverzüglich nach Aufforderung zu begleichen, beides entweder in bar (EURO) oder mit einem zugelassenen Zahlungsmittel (Anhang 2). Dem Kraftfahrzeuglenker wird hierüber eine Bestätigung unter Auflistung der jeweils betroffenen Mautabschnitte ausgestellt.

10.3.1.2 Aufforderungsverfahren im Nachhinein

Wird eine Übertretung durch Mautaufsichtsorgane dienstlich wahrgenommen oder wurde die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der Maut durch automatische Überwachung festgestellt, ohne dass es zu einer Betretung des Kraftfahrzeuglenkers kommt, kann dem/einem der Zulassungsbesitzer eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut übermittelt werden.

Die schriftliche Aufforderung enthält neben der Höhe der zu leistenden Ersatzmaut unter anderem eine Identifikationsnummer (ID-Nr) und die Bankverbindung.

Die Ersatzmaut ist auf das in der Zahlungsaufforderung angegebene Konto unter Angabe der in der Aufforderung angegebenen Identifikationsnummer (ID-Nr) zu überweisen. Der Verpflichtung zur Leistung der Ersatzmaut wird entsprochen, wenn diese binnen vier Wochen (Diese geänderte Bestimmung ist auf Verwaltungsübertretungen anzuwenden, die nach dem In-Kraft-Treten der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes, BGBl I Nr 82/2007 begangen werden) ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält. Die Ersatzmaut ist auf das in der Zahlungsaufforderung angegebene Konto unter Angabe der in der Aufforderung angegebenen Identifikationsnummer (ID-Nr) zu überweisen. Der Verpflichtung zur Leistung der Ersatzmaut wird entsprochen, wenn diese binnen vier Wochen (Diese geänderte Bestimmung ist auf Verwaltungsübertretungen anzuwenden, die nach dem In-Kraft-Treten der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 82 aus 2007, begangen werden) ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

Die Ersatzmaut kann nicht in Teilzahlungen bezahlt werden. Sollten Teilzahlungen einlangen, so werden diese unter Abzug einer Bearbeitungsgebühr von Euro 15,00 (inkl 20 Prozent Umsatzsteuer) rücküberwiesen. Dies gilt auch für verspätete Zahlungen. Bei Überzahlungen von unter Euro 5,00 erfolgt keine Rücküberweisung (sonst zur Gänze).

10.3.2 Höhe der Ersatzmaut

Die Höhe der Ersatzmaut (inkl 20 Prozent Umsatzsteuer) für die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut beträgt:

Grund, Höhe der Ersatzmaut

gänzliche Nichtentrichtung der Maut, Euro 220,00

nur teilweise Entrichtung der Maut, Euro 110,00

1. 1.Ziffer eins

Bei Verwendung einer falschen Kategorie;

2. 2.Ziffer 2

Bei Hinterlegung einer nicht oder nicht ordnungsgemäß nachgewiesenen EURO-Emissionsklasse, die aufgrund der Zuordnung zur Tarifgruppe A oder Tarifgruppe B zu einer nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut führt;

3. 3.Ziffer 3

Bei Nichtübereinstimmung

1. a)Litera a

des am Kraftfahrzeug angebrachten Kraftfahrzeugkennzeichen mit dem auf der Fahrzeugdeklaration angeführten Kraftfahrzeugkennzeichen (tarifrelevante Kennzeichenbindungsverletzung) oder

2. b)Litera b

der GO-Box-Identifikationsnummer der mitgeführten GO-Box mit der auf der Fahrzeugdeklaration

angeführten GO-Box-Identifikationsnummer

Erfolgt im Einzelfall eine nicht ordnungsgemäße Entrichtung der Maut sowohl aus dem Grunde der Verwendung einer falschen Kategorie als auch gleichzeitig aus dem Grunde der Hinterlegung einer EURO-Emissionsklasse, die einer günstigeren als der tatsächlich nachgewiesenen Tarifgruppe zugeordnet ist (falsche (verlangte) EURO-Emissionsklasse), so liegt in diesem Fall nur eine ahndbare Übertretung vor.

Wenn sich im Rahmen der Nachweisprüfung gemäß Punkt 5.2 oder gemäß Punkt 5.6.6 herausstellt, dass die Rechtmäßigkeit der verlangten EURO-Emissionsklasse nicht durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesen werden kann oder überhaupt keine Nachweisdokumente übermittelt wurden und die Maut aufgrund der Zuordnung der verlangten EURO-Emissionsklasse zu einer besseren Tarifgruppe (Tarifgruppe A oder B) nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde, so wird für den Zeitraum der Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Feststellung der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut an einem Mautportal alle 24 Stunden je eine Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut versendet. Die schriftliche Aufforderung ist gemäß § 19 Abs 4 BStMG an den Zulassungsbesitzer zu richten. Im Falle der mündlichen Aufforderung gemäß § 19 Abs 5 BStMG ist diese an den Kraftfahrzeuglenker zu richten, der als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert. Wenn sich im Rahmen der Nachweisprüfung gemäß Punkt 5.2 oder gemäß Punkt 5.6.6 herausstellt, dass die Rechtmäßigkeit der verlangten EURO-Emissionsklasse nicht durch die übermittelten Nachweisdokumente nachgewiesen werden kann oder überhaupt keine Nachweisdokumente übermittelt wurden und die Maut aufgrund der Zuordnung der verlangten EURO-Emissionsklasse zu einer besseren Tarifgruppe (Tarifgruppe A oder B) nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde, so wird für den Zeitraum der Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Feststellung der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut an einem Mautportal alle 24 Stunden je eine Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut versendet. Die schriftliche Aufforderung ist gemäß Paragraph 19, Absatz 4, BStMG an den Zulassungsbesitzer zu richten. Im Falle der mündlichen Aufforderung gemäß Paragraph 19, Absatz 5, BStMG ist diese an den Kraftfahrzeuglenker zu richten, der als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert.

10.3.3 Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens

Wird bei Betretung und nach Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut oder nach schriftlicher Aufforderung eine Ersatzmaut nicht, nur teilweise oder nicht fristgerecht beglichen, wird ein Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet.

Die im Bundesstraßenmautgesetz heranzuziehenden Bestimmungen lauten wie folgt:

§ 6 BStMG Paragraph 6, BStMG

Fahrleistungsabhängige Maut

Mautpflicht

Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 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.

§ 7 BStMG Paragraph 7, BStMG

Mautentrichtung

(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. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

§ 20 BStMG Paragraph 20, BStMG

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 Euro bis zu 3000 Euro zu bestrafen. Paragraph 20, (1) Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach

Paragraph 10, geschuldete zeitabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 Euro bis zu 3000 Euro 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 Euro bis zu 3000 Euro zu bestrafen.(2) Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach Paragraph 6, geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 Euro bis zu 3000 Euro zu bestrafen.

In den gegenständlichen Fällen ist zweifelsfrei hervorgekommen, dass der Berufungswerber G. K. an den ihm zur Last gelegten Tatzeiten jeweils im Gemeindegebiet von Kufstein Inntalautobahn A 12 bei Strkm 3.800 in Fahrtrichtung Zams mit seinem Sattelzugfahrzeug RV-XY die fahrleistungsabhängige Maut mittels GO-Box nicht ordnungsgemäß entrichtet hatte, da die GO-Box, somit das für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebene Fahrzeuggerät, nicht so angebracht gewesen war, dass ein ordnungsgemäßes Abbuchen hätte vorgenommen werden können. Der Berufungswerber hat daher die ihm zur Last gelegte Übertretung in objektiver Hinsicht zweifellos gesetzt.

Unter anderem konnte anhand der Lichtbilder festgestellt werden, dass der Montagebereich der GO-Box auf der Windschutzscheibe nicht von fremden Gegenständen freigehalten war, oder es war überhaupt keine GO-Box zu erkennen.

Der Berufungswerber wäre im Sinne des Bundesstraßen-Mautgesetzes verpflichtet gewesen dafür zu sorgen, dass im Falle einer mautpflichtigen Fahrt die fahrleistungsabhängige Maut auch entrichtet wird. Diese Verpflichtung hat ihn getroffen. Er ist dieser Verpflichtung aber nicht nachgekommen. Dass hier von Seiten des Berufungswerbers die Pflichten massiv verletzt worden sind, ergibt sich aus den Lückenfindungsprotokollen, denen eine Vielzahl von nicht stattgefundenen Transaktionen zu entnehmen ist. Gleichzeitig kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die GO-Box technisch funktioniert hat, da eine Vielzahl von Abbuchungen vorgenommen werden konnten.

Für die gegenständlichen Fälle ist davon auszugehen, dass der Berufungswerber mutwillig verhindert hat, dass Transaktionen stattfinden. Er hat dies durch sein Verhalten erfolgreich verhindert. Nur so lässt sich das regelmäßige Nichtabbuchen bei Kufstein Nord-Kufstein Süd erklären.

Dass mit so einer gleich bleibenden Wiederholung das Gerät immer bei den gleichen Mautbaken nicht funktioniert, während tausende andere GO-Boxen bei diesen Baken abbuchen, lässt nur den einen Schluss zu, dass es bewusst zu einer Verhinderung der Abbuchung der Maut von Seiten des Berufungswerbers gekommen ist, indem er die GO-Box nicht ordnungsgemäß angebracht hatte.

Im Übrigen hätte der Berufungswerber anhand des fehlenden Piepstones merken müssen, dass nicht ordnungsgemäß abgebucht wird. Ein kurzer Signalton bedeutet, dass die Mautentrichtung auf Basis der eingestellten Kategorie bestätigt wird. Kein Signalton bedeutet, dass keine Mautentrichtung stattgefunden hat.

Dies hätte dem Berufungswerber als Berufskraftfahrer der, wie man wiederum anhand des Lückenfindungsprotokolls sieht, unentwegt auf der Inntalautobahn und der Brennerautobahn unterwegs gewesen ist, auffallen müssen und hätte er, bei nicht ordnungsgemäß entrichteter Maut, diese an einer GO-Vertriebsstelle innerhalb von 5 Stunden bzw innerhalb von 100 km nachzahlen müssen. In den gegenständlichen Fällen wurde nicht innerhalb von 100km bzw innerhalb dieser 5-Stundenfrist korrigiert.

Erst im Nachhinein kam es dann zu den Abbuchungen aufgrund des Post-Pay-Verfahrens. Da also innerhalb des 5-Stundenfristraumes bzw innerhalb der nächsten 100 km keine Nachbuchung durch den Berufungswerber erfolgt ist, hat er das Delikt der Mautprellerei in objektiver und subjektiver Hinsicht verwirklicht.

Der Berufungswerber ist hier im Irrtum befangen, wenn er meint, dass eine Buchung außerhalb der 5-Stundenfrist bzw der 100 km im Post-Pay-Verfahren dazu führt, dass keine Mautprellerei vorliegt.

Aufgrund des Nachweises, dass die GO-Box voll funktionsfähig war und dieser Nachweis wurde aufgrund der vielen durchgeführten Transaktionen im Zeitraum der Delikte, die gesetzt wurden, erbracht, ist davon auszugehen, dass eine Falschmontage durch den Beschuldigten zu den vorgeworfenen Tatzeiträumen, wobei unter Falschmontage auch zB das Abdecken der GO-Box bzw das Herumliegen von verschiedenen Gegenständen im Bereich der GO-Box, die eine Abbuchung verhindern könnten, zu verstehen ist, durchgeführt worden ist.

Da im gesamten Verfahren wiederholt vorgebracht wurde, dass weder der Lenker noch die Zulassungsbesitzerin zur Zahlung einer Ersatzmaut aufgefordert wurden, darf auf § 19 Abs 6 BStMG verwiesen werden, wonach subjektive Rechte des Lenkers und des Zulassungsbesitzers auf mündliche oder schriftliche Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut nicht bestehen. Da im gesamten Verfahren wiederholt vorgebracht wurde, dass weder der Lenker noch die Zulassungsbesitzerin zur Zahlung einer Ersatzmaut aufgefordert wurden, darf auf Paragraph 19, Absatz 6, BStMG verwiesen werden, wonach subjektive Rechte des Lenkers und des Zulassungsbesitzers auf mündliche oder schriftliche Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut nicht bestehen.

Daraus kann wiederum abgeleitet werden, dass das Delikt der Mautprellerei auch ohne, dass die Zulassungsbesitzerin bzw der Lenker zur Ersatzmaut aufgefordert worden wären, verwirklicht werden kann.

Wenn von Widersprüchen in vorgelegten Listen die Rede ist, so ist darauf zu verweisen, dass in den gegenständlichen Fällen keine erfolgten Abbuchungen in den Einzelleistungsnachweisen aufgeschienen sind, sondern in den Kontrollfalllisten und auch in den Lückenfindungsprotokollen zu den gegenständlichen Tatzeitpunkten immer ganz klar eine nicht zugeordnete Mauttransaktion festgestellt wurde.

Hinsichtlich der Einzelleistungsnachweise, welche im Akt zu ZI uvs-2011/23/2478 erliegen, ist darauf zu verweisen, dass in diesen Einzelleistungsnachweisen die gesamten Tatzeiträume die dem gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahren zu Grunde liegen nicht angeführt sind und daher auch für eine Beweiswürdigung nicht herangezogen werden konnten.

Es war von einem vorsätzlichen Verhalten des Berufungswerbers auszugehen.

Im gegenständlichen Fall konnte der Berufungswerber die von der Erstbehörde geführten Beweise nicht entkräften. Er konnte keine konkreten Gründe dafür nennen, dass die GO-Box immer an denselben Stellen nämlich im gegenständlichen Fall bei Kufstein Nord-Kufstein Süd nicht funktionierte und die Maut nicht abbuchte, während sie sonst reibungslos funktionierte.

Der Berufungswerber konnte keine konkreten Anhaltspunkte dafür nennen, dass die GO-Box fehlerhaft gearbeitet hat. Vielmehr ist davon auszugehen, dass aufgrund des vollkommen korrekten Funktionierens der GO-Box, (das Gegenteil wurde durch den Berufungswerber nie unter Beweis gestellt und die GO-Box durch die Unternehmerin ausgetauscht) wie dem Lückenfindungsprotokoll zu entnehmen ist, über viele Zeiträume ein aktives Zutun des Berufungswerbers zur Verhinderung der Abbuchung der Maut nötig war.

Auch hätte dem Berufungswerber aufgrund des fehlenden Piepstones der GO-Box auffallen müssen, dass diese nicht reibungslos funktioniert und diese austauschen müssen.

Nach § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat. Nach Paragraph 19, Absatz eins, VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

Nach § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren 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 Verwaltungsstrafrechtes 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. Nach Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen Verfahren 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 Verwaltungsstrafrechtes sind die Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Der Unrechtsgehalt der dem Berufungswerber zur Last gelegten Verwaltungsübertretung ist bedeutend. Die verletzte Norm dient im hohen Maße der Finanzierung der Instandhaltung, Verbesserung und Sicherung des Straßennetzes und

damit der indirekten Erhaltung der Sicherheit im Straßenverkehr, da in den vorliegenden Fällen nicht bloß von einem geringfügigen Verschulden sondern vom Verschuldensgrad des Vorsatzes auszugehen war, kam die Anwendung des § 21 VStG nicht in Betracht. Im vorliegenden Fall war lediglich der Umstand der bisherigen Unbescholtenheit als mildernd zu werten, wobei dem der lange Zeitraum der gesetzten Übertretungen gegenüber steht und dies als erschwerend zu gelten hat. Der Unrechtsgehalt der dem Berufungswerber zur Last gelegten Verwaltungsübertretung ist bedeutend. Die verletzte Norm dient im hohen Maße der Finanzierung der Instandhaltung, Verbesserung und Sicherung des Straßennetzes und damit der indirekten Erhaltung der Sicherheit im Straßenverkehr, da in den vorliegenden Fällen nicht bloß von einem geringfügigen Verschulden sondern vom Verschuldensgrad des Vorsatzes auszugehen war, kam die Anwendung des Paragraph 21, VStG nicht in Betracht. Im vorliegenden Fall war lediglich der Umstand der bisherigen Unbescholtenheit als mildernd zu werten, wobei dem der lange Zeitraum der gesetzten Übertretungen gegenüber steht und dies als erschwerend zu gelten hat.

Da der Berufungswerber selbst nie befragt werden konnte und auch keine Angaben zu seinen Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen durch den Rechtsvertreter vorgebracht wurden, war bei der Strafbemessung von einem durchschnittlichen Einkommen auszugehen.

Unter Berücksichtigung der genannten Strafzumessungskriterien und unter Bedachtnahme auf den im vorliegenden Fall zur Anwendung kommenden Strafraumen von Euro 300,00 bis zu Euro 3.000,00 waren die über den Berufungswerber jeweils verhängten Geldstrafen in der Höhe von Euro 150,00 ohnedies schon außerhalb des untersten möglichen zu verhängenden Strafraumens bemessen und diese sehr niedrige Strafen von jeweils Euro 150,00 zumindest als schuld- und tatangemessen zu betrachten.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Schlagworte

GO-Box; ordnungsgemäße Montage; Defekt; Kontrollportal.

Zuletzt aktualisiert am

14.01.2013

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, <http://www.wien.gv.at/uvs/index.html>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at