jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2006/1/26 2005/06/0296

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.01.2006

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;
90/02 Kraftfahrgesetz;
96/02 Sonstige Angelegenheiten des Straßenbaus;

Norm

BStMG 2002 §20 Abs2;
BStMG 2002 §6;
BStMG 2002 §7 Abs1;
BStMG 2002 §7 Abs3;
BStMG 2002 §9 Abs2;
KFG 1967 §2 Abs1 Z10;
KFG 1967 §2 Abs1 Z11;
KFG 1967 §2 Abs1 Z12;
VStG §27 Abs1;
VStG §29a;
VStG §44a Z1;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Senatspräsidentin Dr. Giendl und die Hofräte Dr. Bernegger und Dr. Waldstätten als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Fritz, über die Beschwerde des KG in S, vertreten durch Dr. Reinhard Pitschmann und Dr. Rainer Santner, Anwaltspartnerschaft in Feldkirch, Schillerstraße 4, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Vorarlberg vom 26. August 2005, Zl. UVS-1-315/E1-2005, betreffend Übertretung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (weitere Partei des Verfahrens gemäß § 21 VwGG: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Das Kostenersatzbegehren der weiteren Partei wird abgewiesen.

Begründung

Mit Schriftsatz vom 2. November 2004 erstattete die ASFINAG/ÖSAG bei der Bezirkshauptmannschaft (BH) D wegen des Verdachtes der Übertretung nach § 6 und § 7 Abs. 1 iVm § 20 Abs. 2 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

- BStMG, BGBl. I Nr. 109, Anzeige gegen den Lenker des mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit dem Kennzeichen XY und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, der am 9. September 2004 um 17.40 Uhr die mautpflichtige Bundesstraße A 14, Mautabschnitt Dornbirn-Süd, in einem näher bezeichneten Bereich benützt habe, ohne dabei die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben. Es sei festgestellt worden, dass die Achsenzahl des Kraftfahrzeuges höher gewesen sei als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät (tatsächliche Achsenzahl 4, eingestellte Achsenzahl 2) und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet worden sei. Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges war eine GmbH mit Sitz in S (der Ort liegt im Sprengel der BH F).

Mit Erledigung vom 5. November 2004 trat die BH D das Verfahren an die BH F ab.

Nach verschiedenen Verfahrensschritten legte die BH F dem Beschwerdeführer als Lenker des betreffenden Kraftfahrzeuges (mit einem näher bezeichneten Kennzeichen) mit Straferkenntnis vom 1. April 2005 zur Last, er habe

"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 die Achsenzahl des Kraftfahrzeuges höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

tatsächliche Achszahl: 4

eingestellte Achszahl: 2"

Als Tatzeit wird der 9. September 2004, 17.40 Uhr, angegeben, als Tatort ein näher bezeichneter Bereich der A 14 Rheintalautobahn.

Der Beschwerdeführer habe dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt: § 20 Abs. 2 iVm § 6 und § 7 Abs. 1 BStMG; hiefür wurde über ihn gemäß § 20 Abs. 2 BStMG eine Geldstrafe von EUR 400,-- (im Falle der Uneinbringlichkeit 200 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt, weiters wurde er zum Ersatz der Kosten des Verfahrens verpflichtet.

Dagegen erhob der (schon im erstinstanzlichen Verwaltungsstrafverfahren anwaltlich vertretene) Beschwerdeführer Berufung an die belangte Behörde, in der er, wie schon im erstinstanzlichen Verfahren, die örtliche Unzuständigkeit der BH F einwendete, weiters, dass die Achsenzahl mit zwei richtig eingestellt gewesen sei, weil das Fahrzeug mit dem Kennzeichen XY ein zweiachsiges Fahrzeug sei. Die Verstellung der Achsenzahl von zwei auf vier am 9. September 2004 um 17.40 Uhr bei (dem im Verwaltungsstrafverfahren) angegebenen Straßenkilometer auf der A 14 sei einzig und allein auf folgende Umstände zurückzuführen:

Der Mautbalken bei diesem Straßenkilometer könne durch Magnet-, Radar-, Funk- und Mikrowellenfrequenzen beeinflusst werden (wie durch Taxi, Polizei-, Gendarmerie-, Rettungs-, Feuerwehr- und Flugüberwachungsfunk). Hiedurch werde die Kommunikation zwischen der Go-Box und dem Mautbalken beeinflusst und zwar derart dass der Mautbalken die richtige Einstellung als solche nicht erkenne. Schon bei einer verschmutzten Windschutzscheibe könne das Mautsystem Fahrzeuge, welche einen Mautbalken passierten, nicht erkennen. Das verfahrensgegenständliche Fahrzeug sei mit folgenden elektrischen bzw. elektronischen Geräten ausgestattet: Obu (deutsches Mautgerät), Navigationsgerät, Bordcomputer, Mikrowellenherd, Kühlschrank und Kaffeemaschine. Alle diese Geräte seien zur Tatzeit im Betrieb gewesen. Die Go-Box werde durch die zuvor genannten Geräte beeinflusst und zwar derart, dass sich dadurch, für den Beschwerdeführer bzw. für niemanden erkenn- oder wahrnehmbar, die eingestellte Achsenzahl selbstständig verstelle. Zudem werde durch die Impulse dieser Geräte, ebenfalls für den Beschwerdeführer bzw. für niemanden erkenn- oder wahrnehmbar, die Kommunikation zwischen der Go-Box und dem Mautbalken derart gestört, dass dieser die richtig eingestellte Achsanzahl nicht richtig erkennen könne. Beantragt werde ein Ortsaugenschein und die Einholung eines Gutachtens aus dem Bereich der Nachrichtentechnik.

In der Verhandlung der belangten Behörde vom 4. Juli 2005 erstattete ein Amtssachverständiger beim Amt der Vorarlberger Landesregierung aus dem Fachgebiet der Elektrotechnik ein Gutachten, in welchem er zusammengefasst insbesondere zum Ergebnis kam, dass die in der Berufung behauptete Beeinflussung des Mautsystems durch die in der Berufung angegeben Geräte (sowie auch durch ein Tripon Erfassungsgerät = Schweizer Mautsystem, und ein GSM-

Handy) auszuschließen sei. Dies wurde damit begründet, dass zwar das Tripongerät und die Go-Box auf derselben Frequenz arbeiteten, sich die Geräte selbst aber nicht beeinflussten. Die übrigen angeführten Geräte arbeiteten auf anderen Frequenzen als das Mautsystem.

Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde der Berufung (nur) insoweit Folge gegeben, als die im bekämpften erstinstanzlichen Straferkenntnis angeführte Ersatzfreiheitsstrafe auf 40 Stunden herabgesetzt wurde. Im Übrigen wurde das bekämpfte Straferkenntnis bestätigt.

Soweit für das Beschwerdeverfahren noch erheblich, führte die belangte Behörde nach zusammengefasster Darstellung des Verfahrensganges begründend aus, es stehe fest, dass der Beschwerdeführer am 9. September 2004 um 17.40 Uhr das Fahrzeug mit dem näher bezeichneten Kennzeichen auf der A 14 im Mautabschnitt Dornbirn-Süd-Lustenau-Diepolsau in Fahrtrichtung Bludenz gelenkt habe. Auf Höhe des Autobahn-Km 20,82 sei dieses Fahrzeug von der automatischen Kontrolleinrichtung des Mautsystems erfasst und es sei über dieses System festgestellt worden, dass bei der Go-Box dieses Fahrzeuges die Achszahl auf 2 statt auf 4 oder mehr Achsen eingestellt gewesen sei. Es handle sich bei diesem Fahrzeug um ein Sattelkraftfahrzeug, welches ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t gehabt und mindestens vier Achsen aufgewiesen habe. Der an die Zulassungsbesitzerin des Fahrzeuges gerichteten (schriftlichen) Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut sei nicht Folge geleistet worden.

Nach Hinweisen auf gesetzliche Bestimmungen bzw. auf Bestimmungen der Mautordnung heißt es weiter, den Verwaltungsakten sei zu entnehmen, dass die hinsichtlich des Tatortes zuständige BH D die Anzeige gemäß § 29a VStG der BH F abgetreten habe, womit diese für die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens zuständig geworden sei. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes lasse die Übertragung des Strafverfahrens wegen einer im Straßenverkehr begangenen Verwaltungsübertretung an die Bezirksverwaltungsbehörde, von welcher das Kennzeichen des vom Beschuldigten verwendeten Kraftfahrzeuges ausgegeben worden sei, bzw. an die zuständige Wohnsitzbehörde grundsätzlich eine Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens erwarten.

Die (in der Berufungsverhandlung dargelegte) Auffassung des Beschwerdeführers, der Tatvorwurf hätte jedenfalls an einen Lenker einer Fahrzeugkombination mit vier oder mehr Achsen gerichtet werden müssen, werde nicht geteilt. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes habe der Spruch eines Straferkenntnisses folgende Voraussetzungen zu erfüllen: 1. Im Spruch müsse dem Beschuldigten die Tat insoweit in konkretisierter Umschreibung zum Vorwurf gemacht werden, dass er in die Lage versetzt werde, im ordentlichen Verwaltungsstrafverfahren und gegebenenfalls im außerordentlichen Verfahren (Wiederaufnahmeverfahren) auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise anzubieten, um eben diesen Tatvorwurf zu widerlegen. 2. Der Spruch müsse geeignet sein, den Beschuldigten (Bestraften) rechtlich davor zu schützen, wegen desselben Verhaltens nochmals zur Verantwortung gezogen zu werden. Dass an Tatort- und Tatzeitumschreibung zu stellende Erfordernis werde daher nicht nur von Delikt zu Delikt, sondern auch nach den jeweils gegeben Begleitumständen in jedem einzelnen Fall ein verschiedenes, weil an den zuvor wiedergegebenen Rechtsschutzüberlegungen zu messendes Erfordernis sein (Hinweis auf hg. Judikatur). Der Spruch des Straferkenntnisses erfülle diese Kriterien. Die Übertretung sei dem Beschwerdeführer als Lenker eines durch ein Kennzeichen bestimmtes mehrspuriges Kraftfahrzeuges mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t zur Last gelegt und es sei ausdrücklich festgestellt worden, dass die maßgebliche Achsenzahl "4" betragen habe. Damit und mit der genauen Angabe des Tatortes und der Tatzeit sei der Beschwerdeführer in die Lage versetzt worden, auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise zur Widerlegung des Tatvorwurfes anzubieten. Zugleich sei er rechtlich davor geschützt, wegen desselben Verhaltens nochmals zur Verantwortung gezogen zu werden. Im Übrigen stelle auch das BStMG in seinem § 1 Abs. 1 und im § 6 auf die "Benützung der Bundesstraßen mit Kraftfahrzeugen" bzw. auf die "Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen" sowie in § 20 auf einen Beschuldigten als "Kraftfahrzeuglenker" ab. Dementsprechend nenne die Mautordnung, soweit hier erheblich, auch "Kraftfahrzeuge" mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen" bzw. auch "Kraftfahrzeuge mit ... Achsen" (Hervorhebung durch die belangte Behörde). Der Unterscheidung im § 9 Abs. 2 Z 2 und 3 BStMG komme hier keine rechtserhebliche Bedeutung zu.

Dass der Beschwerdeführer den Mauttarif tatsächlich für vier Achsen zu entrichten gehabt hätte, ergebe sich insbesondere aus den Lichtbildern, die vom Fahrzeug zum Tatzeitpunkt angefertigt worden seien. Dieser Umstand sei vom Beschwerdeführer zuletzt auch gar nicht mehr bestritten worden. Überdies bringe er in seiner Berufung zum Ausdruck, dass ihm die Notwendigkeit, das Gerät auf eine Achsenanzahl von vier einzustellen, offenbar bewusst gewesen sei, wenn er davon spreche, dass die "Verstellung der Achsenanzahl von 4 auf 2" auf von ihm nicht

beeinflussbare Umstände zurückzuführen gewesen sei.

Zum Vorbringen in der Berufung, das Fahrzeug sei mit verschiedenen elektrischen bzw. elektronischen Geräten ausgestattet gewesen, welche die Go-Box derart beeinflusst hätten, dass sie die eingestellte Achsenanzahl selbstständig verstellt habe, und die auch die Kommunikation zwischen der Go-Box und dem Mautbalken derart gestört hätten, dass der Mautbalken die richtig eingestellte Achsenanzahl nicht richtig habe erkennen können, habe die belangte Behörde ein Gutachten eines Amtssachverständigen aus dem Fachgebiet der Elektrotechnik eingeholt. Dieser habe in seinem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten eine Beeinflussung der Go-Box durch die anderen Geräte sowie die behauptete Störung der Kommunikation zwischen der Go-Box und dem Mautbalken ausgeschlossen.

Im Hinblick auf das umfassende Gutachten des Amtssachverständigen stehe für die belangte Behörde fest, dass im Beschwerdefall eine einwandfreie Kommunikation zwischen der Go-Box und dem betreffenden Mautbalken stattgefunden, und das Mautsystem zum Tatzeitpunkt ordnungsgemäß funktioniert habe. Offenbar habe sich der Beschwerdeführer vor Antritt der damaligen Fahrt nicht vergewissert, ob die Achsenzahl in der Go-Box richtig eingestellt gewesen sei (an Stelle der Achsenzahl 2 hätte die Achsenzahl 4 + eingestellt sein müssen). Den Beweisanträgen des Beschwerdeführers sei nicht stattzugeben gewesen, weil es nicht um einen technischen Defekt bei dem gegenständlichen Mautportal und nicht um die behauptete (der Behörde entgegen den Behauptungen des Beschwerdeführers keineswegs bekannte) Fehlerhaftigkeit und Störanfälligkeit der Mautbalken gehe, sondern um die Frage, ob im konkreten Fall beim konkreten Mautbalken eine Störung vorgelegen bzw. erfolgt sei. Ebenso sei den Anträgen des Beschwerdeführers auf Durchführung eines Ortsaugenscheines und auf Einholung eines nachrichtentechnischen Gutachtens "unter Hinweis auf die obigen Ausführungen" nicht stattzugeben gewesen. Anzumerken sei, dass der Beschwerdeführer von der Möglichkeit, selbst ein Gutachten vorzulegen und dem Gutachten des beigezogenen Amtssachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten, nicht Gebrauch gemacht habe.

Dagegen richtet sich die vorliegende Beschwerde wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und, ebenso wie die weitere Partei des Verfahrens, in einer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im Beschwerdefall ist das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, anzuwenden.

Die §§ 6 bis 9 und 20 BStMG lauten (§ 9 auszugsweise):

"Mautpflicht

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut.

Mautentrichtung

§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungsverbot des Art. 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.

(3) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sind in der Mautordnung zu treffen.

(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.

Pflichten der Fahrzeuglenker

§ 8. (1) Soweit Lenker nicht von anderen in der Mautordnung vorgesehenen Formen der Mautentrichtung Gebrauch machen, haben sie vor der Benützung von Mautstrecken ihr Fahrzeug mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten.

(2) Sie haben sich 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.

(3) Die näheren Bestimmungen über die Überprüfung der Geräte und die Pflichten im Fall von Funktionsstörungen sind in der Mautordnung zu treffen.

Mauttarife

§ 9. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger nach folgendem Verhältnis zu differenzieren:

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.

(3) Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittelebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

(4) ..."

"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 400 EUR bis zu 4000 EUR 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 400 EUR bis zu 4000 EUR zu bestrafen.

(3) Taten gemäß Abs. 1 und 2 werden straflos, wenn der Mautschuldner fristgerecht die in der Mautordnung festgesetzte Ersatzmaut zahlt."

§ 29a VStG lautet:

"§ 29a. Wenn hiedurch das Verfahren wesentlich vereinfacht oder beschleunigt wird, kann die zuständige Behörde das Strafverfahren oder den Strafvollzug an die sachlich zuständige Behörde übertragen, in deren Sprengel der Beschuldigte seinen Hauptwohnsitz oder Aufenthalt hat. Das Strafverfahren darf nur an eine Behörde im selben Bundesland, der Strafvollzug nur an eine Bezirksverwaltungsbehörde oder Bundespolizeibehörde übertragen werden."

Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, die BH F sei örtlich unzuständig gewesen. Die Voraussetzungen des § 29a VStG lägen nicht vor. Eine Begründung für eine allfällige Beschleunigung oder Vereinfachung des Verfahrens für die erfolgte Abtretung fehle jedenfalls, zumal die Wegstrecke zwischen der BH F und der BH D 22 km betrage; auch könne § 29a VStG lediglich subsidiär gegenüber § 27 Abs. 1 VStG zur Anwendung gelangen.

Dem ist zu entgegnen, dass § 29a VStG eine solche Subsidiärität nicht vorsieht. Ob die Voraussetzungen des § 29a VStG

gegeben sind, ist nach der Aktenlage zum Zeitpunkt der Übertragung zu beurteilen. Die Übertragung der Durchführung des Strafverfahrens wegen einer im Straßenverkehr begangenen Verwaltungsübertretung, wobei zunächst nur das Kennzeichen des Fahrzeuges, nicht jedoch der Lenker zur Tatzeit bekannt ist (das war hier der Fall), an die Behörde, von welcher das in der Anzeige angeführte Kennzeichen des Fahrzeuges ausgegeben wurde, entspricht dem Gesetz, weil diese Maßnahme eine wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens erwarten lässt (siehe dazu die Hinweise auf die hg. Judikatur in Walter/Thienel, Verwaltungsverfahren II2, in E 4 und 7 zu § 29a VStG).

Der Beschwerdeführer macht weiters geltend, der Tatvorwurf sei unzutreffend. Der Vorwurf nämlich, dass die Achsenzahl des Kraftfahrzeuges höher gewesen sei als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl an der Go-Box (tatsächliche Achsenzahl 4 eingestellte Achszahl 2) wäre vielmehr an den Lenker einer Fahrzeugkombination mit 4 und mehr Achsen zu richten gewesen. Das Kraftfahrzeug (Anm.: Sattelzugkraftfahrzeug) mit dem angegebenen Kennzeichen sei ein Fahrzeug mit (nur) zwei Achsen, das einen mehrachsigen Sattelauflieger mit sich geführt habe.

Diese Auffassung trifft nicht zu: § 20 Abs. 2 BStMG (diese Bestimmung ist hier anzuwenden) stellt auf das Benützen von Mautstrecken ab, ohne die nach § 6 leg. cit. geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten. § 6 BStMG bezieht sich auf die Benützung von Mautstrecken "mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt". Die Anzahl der Achsen ist nach § 9 Abs. 2 leg. cit. für die Höhe der Maut relevant; Näheres ergibt sich hiezu aus der Mautordnung (demnach ist die Achsenzahl auf der Go-Box entsprechend einzustellen, darum geht es ja im Beschwerdefall).

Im Beschwerdefall lenkte der Beschwerdeführer, wie die belangte Behörde im Übrigen auch in Übereinstimmung mit den in den Verwaltungsakten befindlichen Lichtbildern festgestellt hat, ein Sattelkraftfahrzeug (Sattelschlepper), bestehend aus einem Sattelzugfahrzeug und einem Sattelanhänger (siehe dazu § 2 Abs. 1 Z 10, 11 und 12 KFG). Das Beschwerdevorbringen, das dahin zu verstehen ist, das Sattelzugfahrzeug habe lediglich zwei Achsen, trifft wohl zu (wie sich aus dem im Akt befindlichen Lichtbild ergibt, dem auch zu entnehmen ist, dass das Sattelkraftfahrzeug insgesamt der Kategorie "vier und mehr Achsen" zuzuordnen ist), darauf kommt es aber hier nicht an: Aus dem Gesichtspunkt der Richtigkeit des Tatvorwurfes kann es nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn das damals vom Beschwerdeführer gelenkte Sattelkraftfahrzeug als "mehrspuriges Kraftfahrzeug" bezeichnet wurde (und nicht als "Fahrzeugkombination"; vgl. im Übrigen zum Aspekt der "Einheitlichkeit" eines Sattelzugfahrzeuges auch das von der belangten Behörde in ihrer Gegenschrift bezogene hg. Erkenntnis vom 24. April 1991, Zl. 91/03/0068). Entscheidend ist, dass der Tatvorwurf so gefasst wurde, dass die Gefahr einer Doppelbestrafung ausgeschlossen ist (siehe dazu beispielsweise das hg. Erkenntnis vom 27. Februar 1998, Zl. 98/06/0002, betreffend eine Verwaltungsübertretung nach dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996), und dass der Beschuldigte seine Verteidigungsrechte entsprechend wahrnehmen kann. Dass dem nicht so wäre, zeigt der Beschwerdeführer nicht auf (das in der Beschwerde angeführte Erkenntnis des UVS in Tirol betraf im Übrigen kein Sattelkraftfahrzeug sondern einen Lkw mit Anhänger).

Als Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften rügt der Beschwerdeführer, dass nicht, wie er beantragt habe, ein Sachverständiger aus dem Bereich der Nachrichtentechnik, sondern ein Sachverständiger für Elektrotechnik bestellt worden sei. Der Beschwerdeführer führte in diesem Zusammenhang aus, "gezwungenermaßen" habe er diesen Sachverständigen wegen Befangenheit ablehnen müssen, weil dieser "nicht bereit war sein Gutachten unabhängig und selbstständig zu erstellen". Es trifft aber nicht zu, wie der Beschwerdeführer vermeint, dass das Gutachten sich "im Wesentlichen" darauf beschränkt habe, die Richtigkeit der Konformitätserklärung der Go-Box zu bestätigen; vielmehr hat sich der Sachverständige mit der Problematik näher auseinander gesetzt. Jedenfalls vermag das Beschwerdevorbringen nicht aufzuzeigen, dass sich der bestellte Amtssachverständige bei der Erstattung seines Gutachtens von anderen als von sachlichen Motiven habe leiten lassen.

Der Beschwerdeführer bringt in diesem Zusammenhang weiters (erstmals) vor, wäre seinem Beweisanbot auf Einholung eines Gutachtens aus dem Bereich der Nachrichtentechnik stattgegeben worden, hätte er beweisen können, dass ihn an der Verwaltungsübertretung "kein wie immer geartetes Verschulden" treffe, "sondern die Verstellung der Achsenzahl, welche für ihn zudem nicht erkennbar ist, einzig und allein auf eine schwere Störung des Mautsystems zurückzuführen ist, ja hätte er unter richtiger Erstellung eines Gutachtens durch einen unabhängigen fachlich kompetenten SV sogar beweisen können, dass alle durch die Betreiberin ausgegebenen Go-boxen 'nicht konform', daher rechtswidrig 'in Verkehr' sind". Der Beschwerdeführer bringt hiezu unter Vorlage verschiedener Ablichtungen von Urkunden zusammengefasst vor, allein die Angaben in der Konformitätsbewertungsspezifikation (Hinweis auf eine

Beilage), wonach die Go-Box nicht zusammen mit anderen Einrichtungen, die elektronische Bauteile enthielten, in Verkehr gebracht werden dürfte, indizierten zumindest eine Störungsanfälligkeit bzw. Beeinflussbarkeit der Go-Box im Sinne seines Vorbringens. Er hätte zudem beweisen können, dass allein auf Grund einer näher bezeichneten Richtlinie (Hinweis auf eine Beilage) die verfahrensgegenständliche bzw. "alle go-boxen" durch Funkwellen beeinflusst werden können "bzw. aufgrund solcher Funkwellen eine selbstständige, für den Beschwerdeführer nicht erkennbare Verstellung" der an der Go-Box eingestellten Achsenzahl erfolgen könne und dies gerade zum Tatzeitpunkt der Fall gewesen sei. Letztlich hätte er auch den Beweis erbringen können, dass allein auf Grund der "Angaben zur Aufstellung und Installation des Gerätes" in der Konformitätsspezifikation (Hinweis auf eine vorgelegte Beilage), die verfahrensgegenständliche, "ja alle goboxen nicht in Verkehr sein dürften, weil diese ausschließlich zum Betrieb im Wohn- und Kleinindustriebereich geeignet" seien und auch deshalb die selbstständige, ins Treffen geführte Verstellung der Achsenanzahl erfolgt sei. Das Autobahnnetz könne wohl nicht dem "Wohn- und Kleinindustriebereich" zugeordnet werden.

Die belangte Behörde führt hiezu in ihrer Gegenschrift zusammenfassend aus, die Formulierung, wonach die Go-Box nicht zusammen mit Einrichtungen, die elektronische Bauteile enthielten, in Verkehr gebracht werden dürfe, solle zum Ausdruck bringen, dass keine zusätzlichen elektronischen Komponenten in der selben Verpackung sein dürften, weil sich die Konformitätserklärung und die Bedienungs- und Installationsanleitungen eben nur auf das Gerät ohne alle weiteren Komponenten bezögen. Der Hinweis auf den "Wohnbereich" bedeute, vereinfacht gesagt, dass die Geräte nur geringe Störaussendungen aufweisen dürften. Es sei dies somit ein Hinweis darauf, dass die Störauswirkungen so gering seien, dass die Go-Boxen sogar in der Wohnung betrieben werden könnten.

Die Ausführung in der Gegenschrift der weiteren Partei des Verfahrens decken sich inhaltlich im Wesentlichen mit diesen Ausführungen der belangten Behörde in ihrer Gegenschrift.

Diesem Vorbringen des Beschwerdeführers ist zunächst zu entgegen, das es sich dabei um ein neues Tatsachenvorbringen handelt, dass erstmals in der Beschwerde erstattet wurde. Hierauf kann daher im Hinblick auf das aus § 41 VwGG abgeleitete Neuerungsverbot nicht eingegangen werden. Davon ganz abgesehen, hatte der Beschwerdeführer Gelegenheit, in der Verhandlung vor der belangten Behörde entsprechende Fragen an den beigezogenen Amtssachverständigen zu richten; jedenfalls zeigt er nicht auf, weshalb er den Amtssachverständigen nicht mit diesen Fragen konfrontiert hat. Ebenfalls unabhängig davon ergibt sich aus den mit der Beschwerde (und nicht im Verwaltungsverfahren) vorgelegten Beilagen keineswegs zwingend, dass das "nicht in Verkehr bringen" der Go-Box mit anderen Geräten in dem vom Beschwerdeführer angenommenen Sinn zu verstehen wäre. Der Umstand, dass eine Go-Box zum Betrieb im Wohn- und Kleinindustriebereich geeignet ist, kann zwanglos dahin verstanden werden, dass sie auch zum Betrieb in einem solchen Bereich geeignet ist, und bedeutet nicht, dass sie nur zum Betrieb in einem solchen Bereich geeignet wäre. Nach der vom Beschwerdeführer weiters bezogenen Beilage kann das Gerät (die Go-Box) in dem "für terrestrische Funkkommunikation zugewiesenen Spektrum durch Ausstrahlung und Empfang von Funkwellen kommunizieren", was ja im Übrigen auch unstrittig ist (Funkkommunikation zwischen dem Mautportal und der Go-Box). Daraus lässt sich jedenfalls keinerlei Hinweis auf das vom Beschwerdeführer vermutete selbstständige Verstellen der Go-Box ableiten.

Auch aus diesem Blickwinkel vermag der Beschwerdeführer damit keinen wesentlichen Mangel des Verwaltungsverfahrens aufzuzeigen. Es kann daher der Beurteilung der belangten Behörde, die vom Beschwerdeführer behauptete selbstständige Verstellung der Go-Box sei auf Grund des schlüssigen Sachverständigengutachten auszuschließen, nicht entgegengetreten werden.

Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003. Das Kostenersatzbegehren der weiteren Partei des Verfahrens (angesprochen wird der Sache nach Schriftsatzaufwand) war abzuweisen, weil sie nicht tatsächlich im Sinne des § 49 Abs. 1 VwGG durch einen Rechtsanwalt vertreten war.

Wien, am 26. Jänner 2006

Schlagworte

"Die als erwiesen angenommene Tat" Begriff Tatbild Beschreibung (siehe auch Umfang der Konkretisierung) "Die als erwiesen angenommene Tat" Begriff Umfang der Konkretisierung (siehe auch Tatbild)

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2006:2005060296.X00

Im RIS seit

10.02.2006

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at