jusline®
»» Recht. Schnell

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

# TE UVS Tirol 2007/04/20 2007/13/0809-2

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.04.2007

**Spruch**

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch sein Mitglied Dr. Martina Strele über die Berufungen des G. R., vertreten durch R. H., Fachanwalt für Arbeitsrecht in D-S. im Allgäu, XY-Straße 6, gegen die Straferkenntnisse der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck jeweils vom 03.01.2007, Zl VI-494-2006, VI-495-2006, VI-496-2006, VI-497-2006, VI-499-2006 und VI-500-2006, wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG in Verbindung mit den §§ 24 und 51 VStG wird den Berufungen insoferne Folge gegeben, als die verhängten Geldstrafen von jeweils Euro 400,00 auf jeweils Euro 200,00 herabgesetzt werden.

Dementsprechend werden die Beiträge zu den Kosten der erstinstanzlichen Verfahren gemäß§ 64 Abs 2 VStG mit jeweils Euro 20,00 neu festgesetzt.

**Text**

Mit den angefochtenen Straferkenntnissen wurden dem Beschuldigten spruchgemäß nachfolgende Sachverhalte zur Last gelegt:

GZ: VI-500-2006

?Tatzeit: 22.05.2006 um 05.09 Uhr

Tatort: Ampass, auf der A 12, bei km 71,500 in Fahrtrichtung

Innsbruck

Fahrzeug: Lastkraftwagen, XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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 samt mautrelevanter Achsen höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Anzahl der anhand des Kontrollbildes ermittelten Achsen:

Eingestellte Achszahl:

GZ: VI-499-2006

?Tatzeit: 24.05.2006 um 04.56 Uhr

Tatort: Ampass, auf der A 12, bei km 71,500 in Fahrtrichtung

Innsbruck

Fahrzeug: Lastkraftwagen, XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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 samt mautrelevanter Achsen höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Anzahl der anhand des Kontrollbildes ermittelten Achsen:

Eingestellte Achszahl:

GZ: VI-497-2006

?Tatzeit: 02.05.2006 um 04.42 Uhr

Tatort: Ampass, auf der A 12, bei km 71,500 in Fahrtrichtung

Innsbruck

Fahrzeug: Lastkraftwagen, XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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 samt mautrelevanter Achsen höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Anzahl der anhand des Kontrollbildes ermittelten Achsen:

Eingestellte Achszahl:

GZ: VI-496-2006

?Tatzeit: 03.05.2006 um 04.32 Uhr

Tatort: Ampass, auf der A 12, bei km 71,500 in Fahrtrichtung

Innsbruck

Fahrzeug: Lastkraftwagen, XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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 samt mautrelevanter Achsen höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Anzahl der anhand des Kontrollbildes ermittelten Achsen:

Eingestellte Achszahl:

GZ: VI-495-2006

?Tatzeit: 04.05.2006 um 04.59 Uhr

Tatort: Ampass, auf der A 12, bei km 71,500 in Fahrtrichtung

Innsbruck

Fahrzeug: Lastkraftwagen, XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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 samt mautrelevanter Achsen höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Anzahl der anhand des Kontrollbildes ermittelten Achsen:

Eingestellte Achszahl:

GZ: VI-494-2006

?Tatzeit: 05.05.2006 um 04.35 Uhr

Tatort: Ampass, auf der A 12, bei km 71,500 in Fahrtrichtung

Innsbruck

Fahrzeug: Lastkraftwagen, XY

Sie haben zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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 samt mautrelevanter Achsen höher war als die eingestellte Kategorie/Achsenzahl am Fahrzeuggerät und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Anzahl der anhand des Kontrollbildes ermittelten Achsen:

Eingestellte Achszahl:

Dadurch habe er jeweils eine Verwaltungsübertretung nach § 20 Abs 2 in Verbindung mit § 6 und § 7 Abs 1 Bundesstraßen-Mautgesetz begangen, weshalb über ihn gemäß § 20 Abs 2 Bundesstraßen-Mautgesetz, BGBl Nr 109/2002 jeweils eine Geldstrafe in Höhe von Euro 400,00 sowie jeweils ein Beitrag zu den Kosten des erstinstanzlichen Verwaltungsstrafverfahrens verhängt wurde.

Diese Straferkenntnisse wurden dem Beschuldigten am 09.03.2007 zugestellt. Der Berufungswerber brachte durch seinen ausgewiesenen Rechtsvertreter fristgerecht jeweils eine unbegründete Berufung ein. Über Aufforderung der Berufungsbehörde diese Berufungen binnen 14 Tagen zu begründen wurde jeweils Folgendes ausgeführt:

?Herrn R. wird vorgeworfen, zu der im Straferkenntnis aufgeführten Tatzeit ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt, 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.

In der Begründung wird ausgeführt, dass der Unrechtsgehalt der begangenen Übertretung als nicht unerheblich zu bezeichnen ist, wobei als Verschuldensgrad Vorsatz in Betracht kommt.

2.

Entgegen der im Straferkenntnis aufgeführten Tatbestände trifft Herrn R. weder eine vorsätzliche noch eine fahrlässige Tatbegehung.

Herr R. ging zum Zeitpunkt des Führens des Lkws davon aus, dass die fahrleistungsabhängige Maut für den Lkw ordnungsgemäß entrichtet worden ist.

Herrn R. war hierbei bekannt, dass für Fahrten auf österreichischen Autobahnen ein Kontroll-Gerät - die GO-Box - im Lkw mitgeführt wird, welche die fahrleistungsabhängige Maut errechnet.

Herr R. wurde jedoch von seinem Arbeitgeber, dem Halter des Lkws, der Fa K. Transporte niemals in die GO-Box eingewiesen.

Herrn R. war daher unbekannt, dass die GO-Box auch anderweitig eingestellt werden kann.

Herr R. war in der Zeit vom 18.05.2005 bis zum 31.07.2006 bei der Fa K. als Lkw-Fahrer beschäftigt. Während der gesamten beruflichen Tätigkeit für Herrn K. führte Herr R. Fahrten mit einem Lkw mit Anhänger zum Transport von Kurzholz bis zu 5 m im Schichtbetrieb in die Republik Österreich durch. Die Gegenschicht wurde hierbei von dem die gleiche Tätigkeit ausübenden nachbenannten Zeugen R. G. durchgeführt.

Zum Beweis hierfür bieten wir Herrn R. G., XY, D-O. als Zeugen an.

Sowohl Herr G. als auch Herr R. erhielten eine Einweisungsfahrt bei Herrn K. Im Rahmen dieser Einweisungsfahrt wurde Herrn R. mitgeteilt, dass für Fahrten auf österreichischem Staatsgebiet eine Lkw-Maut fällig ist. Hierbei wurde Herrn R. das etwa Taschenrechner-Große weiße Kontroll-Gerät gezeigt, wobei ihm auch erläutert wurde, dass beim Unterfahren der Erfassungs-Stationen das Gerät zum Nachweis der Kontrolle ein akustisches Signal aussendet.

Herrn R. wurde hierbei erläutert, dass für den Fall, dass das akustische Signal durch das Kontroll-Gerät abgegeben wird, alles in Ordnung sei und er weiterfahren könne.

Auch für diesen Sachverhalt bieten wir Herrn R. G. als Zeugen an.

Eine weitergehende Einweisung auf die Nutzung und Überwachung der GO-Box durch die Fa K. ist nicht erfolgt; ebenso wenig erfolgte eine Belehrung bzw ein Hinweis darauf, dass vor jeder Fahrt die GO-Box manuell geprüft werden muss, dass auf der GO-Box die jeweilige Achs-Zahl zutreffend eingestellt ist.

Auch für diesen Sachverhalt wird Herr R. G. als Zeuge angeboten. Wie bereits ausgeführt, führte Herr R. Holz-Transportfahrten in Gegenschicht-Betrieb mit dem Zeugen G. durch.

Bei dem Lkw, mit dem die Fahrten durchgeführt wurden, handelt es sich um ein Zugfahrzeug mit 3 Achsen sowie um einen Anhänger mit weiteren 2 Achsen, insgesamt also um ein 5-Achsiges Fahrzeug.

Dieser ursprüngliche Lkw wurde im März 2006 durch einen Lkw mit dem amtl Kennzeichen XY ersetzt.

Während der gesamten Nutzung des vorhergehenden Lkws seit Beginn der beruflichen Tätigkeit, also zum 18.05.2005 bis März 2006 wurde niemals eine Ersatzmaut weder Herrn R. noch Herrn G. gegenüber geltend gemacht.

Irgendwelche Umstellungen an dem Maut-Erfassungsgerät wurden weder durch Herrn R. noch durch Herrn G. mangels entsprechender Kenntnis durchgeführt.

Auch hierzu wird Herr G. als Zeuge angeboten.

Ergänzend ist auszuführen, dass neben der Wechselschicht durch Herrn R. und Herrn G. seit Beginn der Beschäftigung jeweils Samstags durch den Arbeitgeber, Herrn K. Aushilfsfahrer ebenfalls mit Transportfahrten beauftragt wurden.

Dies stellten hierbei der Zeuge G. und Herr R. dadurch fest, dass der Lkw jeweils Montags Morgens entweder schlecht beladen bzw anders geparkt war, als die den Lkw normalerweise nutzenden Fahrer dies gewohnt waren.

Auch an dem neuen Lkw haben weder Herr R. noch Herr G. irgendwelche Veränderungen an der GO-Box durchgeführt.

Auch hierzu wird Herr G. als Zeuge angeboten.

Etwaige Änderungen an der GO-Box müssen daher entweder durch Herrn K. direkt bzw durch dessen Aushilfsfahrer erfolgt sein.

Anderweitig ist es Herrn R. nicht erklärlich, dass er zum Tatzeitpunkt und damit fast ein Jahr nach dem Beginn der Arbeitstätigkeit und der Durchführung von Lkw-Fahrten auf österreichischem Staatsgebiet die Maut nicht ordnungsgemäß erfasst worden ist.

In rechtlicher Hinsicht kann daher Herrn R. weder ein Fahrlässigkeits- noch ein Vorsatz-Vorwurf gemacht werden:

Herr R. hat von Herrn K. niemals eine Einweisung in die Bedienung des österreichischen Maut-Erfassungsgerätes erhalten. Die einzige Aussage Herrn R. gegenüber war, dass für den Fall, dass die GO-Box ein akustisches Signal abgibt, die Lkw-Maut ordnungsgemäß erfasst wird.

Mit der Bezahlung bzw der Bedienung der GO-Box bzw der Lkw-Maut war Herr R. niemals betraut, da die Lkw-Maut direkt über ein Lastschriftverfahren vom Konto des Arbeitgebers, der Fa K. abgebucht wurde.

Auch mit dem neuen Lkw, amtl Kennzeichen XY, den Herrn R. seit März 2006 fährt, gab es keine Strafverfügungen bzw sonstige Erklärungen durch den Arbeitgeber, Herrn K. in Bezug auf die österreichische Maut-Erfassung.

Herr R. hatte daher überhaupt keine Veranlassung, hinsichtlich der GO-Box an dieser irgendwelche Überprüfungen durchzuführen, da er davon ausging, dass für den Fall, dass die GO-Box ein akustisches Signal abgibt, die Lkw-Maut ordnungsgemäß erfasst wird.

Irgendwelche Anhaltspunkte dafür, dass die Maut nicht ordnungsgemäß erfasst wird, mit der Folge, dass die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet werden konnte, lagen damit nicht vor, weshalb Herrn R. ein Pflichtenverstoß nicht unterstellt werden kann.

Die Bezirkshauptmannschaft Innsbruck hat das Straferkenntnis ohne die angebotenen Beweise und ohne die Frage zu prüfen, ob Herrn R. ein Fahrlässigkeits- bzw Vorsatz-Vorwurf gemacht werden kann, erlassen.

Im Rahmen der Berufung ist daher den angebotenen Beweisen nachzugehen.

Dies wird dann im Ergebnis dazu führen, dass weder ein Vorsatz- noch ein Fahrlässigkeits-Vorwurf Herrn R. gemacht werden kann, mit der Folge, dass das Straferkenntnis aufzuheben und das Verfahren gegen Herrn R. einzustellen ist.?

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol hat über die gegenständliche Berufung wie folgt erwogen:

Der Berufungswerber hat am 02.05.2006 um 04.42 Uhr, 03.05.2006 um 04.32 Uhr, 04.05.2006 um 04.49 Uhr, 05.05.2006 um 04.35 Uhr, 22.05.2006 um 05.09 Uhr und 24.05.2006 um 04.56 Uhr als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t jeweils die A 12 Inntalautobahn im

Gemeindegebiet von Ampass, bei km 71,500 in Fahrtrichtung Innsbruck mit dem Lastkraftwagen mit dem amtlichen Kennzeichen XY (D) befahren, wobei durch automatische Überwachung festgestellt wurde, dass die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß abgebucht wurde. Es befand sich eine ?GO-Box? zur Errichtung der Maut im Fahrzeug, diese war jedoch insofern falsch eingestellt, als die Achsenzahl des Kraftfahrzeuges samt mautrelevanten Achsen höher war als die eingestellte. Beim Lastkraftwagen des Berufungswerbers handelt es sich um ein fünfachsiges Fahrzeug (Zufahrzeug mit drei Achsen, Anhänger mit zwei weiteren Achsen). Die vom Berufungswerber befahrene Bundsstraße A 12 ist Bestandteil des mautabhängigen Straßennetzes in Österreich. Eine Betretung des Berufungswerbers anlässlich der zitierten Verwaltungsübertretungen am 02.05.2006, 03.05.2006, 04.05.2006, 05.05.2006, 22.05.2006 und 24.05.2006 hat nicht stattgefunden.

Die Firma Transport und Logistik C. K. mit Sitz in D-R. ist Zulassungsbesitzerin des gegenständlichen LKWs.

Der Berufungswerber war in der Zeit vom 18.05.2005 bis 31.07.2006 bei der Firma Transport und Logistik K. C. als LKW-Fahrer beschäftigt. Während der gesamten beruflichen Tätigkeit für die Firma K. führte der Berufungswerber Fahrten mit einem LKW mit Anhänger zum Transport von Kurzholz bis zu 5 m im Schichtbetrieb in die Republik Österreich durch. Die Gegenschicht wurde von R. G. durchgeführt. Der gegenständliche LKW ist seit März 2006 im Einsatz. Bis zu den gegenständlichen Tatzeiten wurde niemals eine Ersatzmaut gegenüber dem Berufungswerber oder gegenüber R. G. geltend gemacht. Weder der Berufungswerber noch R. G. haben irgendwelche Veränderungen an der GO-Box durchgeführt.

Dem Berufungswerber war bekannt, dass für Fahrten auf österreichischen Autobahnen ein Kontrollgerät ? die GO-Box ? im LKW mitgeführt wird, welche die fahrleistungsabhängige Maut errechnet. Der Berufungswerber wurde von seinem Arbeitgeber niemals in die GO-Box eingewiesen. Dem Berufungswerber war unbekannt, dass die GO-Box auch anderwertig eingestellt werden kann. Dem Berufungswerber wurde lediglich im Rahmen einer Einweisungsfahrt das etwa taschenrechnergroße weiße Kontrollgerät von seinem Dienstgeber gezeigt, wobei ihm auch erläutert wurde, dass beim Unterfahren der Fassungsstationen das Gerät zum Nachweis der Kontrolle ein akustisches Signal aussendet. Dem Berufungswerber wurde erklärt, dass für den Fall, dass das akustische Signal durch das Kontrollgerät abgegeben wird, alles in Ordnung sei und er weiterfahren könne. Eine weitergehende Einweisung auf die Nutzung und Überwachung der GO-Box durch die Firma K. ist nicht erfolgt; ebenso wenig erfolgte eine Belehrung bzw ein Hinweis dahingehend, dass vor jeder Fahrt die GO-Box manuell überprüft werden muss, ob auf der GO-Box die jeweilige Achszahl zutreffend eingestellt ist.

Dieser festgestellte Sachverhalt stützt sich auf nachfolgende Beweiswürdigung:

Die Feststellungen betreffend Tatort, Tatzeit, Lenkereigenschaft sowie Angaben über das vom Berufungswerber gelenkte Fahrzeug konnten anhand der Gendisanzeigen der ASFINAG vom 11.09.2006, Zl. 000000000941112, 000000000940724, 000000000939945, 000000000939056, 000000000951173, 0000000000949887 und der Mitteilung der ASFINAG vom 24.11.2006 getroffen werden. Diese Angaben wurden vom Berufungswerber nicht bestritten.

Die Feststellungen hinsichtlich der nicht ordnungsgemäß entrichteten fahrleistungsabhängigen Maut ergeben sich aus den seitens der ASFINAG mit Schreiben vom 24.11.2006 zugesandten Referenzlichtbildern sowie aus den Einzelleistungsinformationen der gegenständlichen ?GO-Box? im Zeitraum vom 02.05.2006 bis 24.05.2006. Jene Ausführungen betreffend die Dauer der Beschäftigung des Berufungswerbers bei der Firma K. sowie jene betreffend die nicht ausreichende Einweisung in die GO-Box stützen sich auf das diesbezüglich glaubhafte Vorbringen des Berufungswerbers in seiner Berufungsbegründung vom 10.04.2007.

Rechtlich unterliegt der vorliegende Sachverhalt folgender Beurteilung:

Im Gegenstandsfall ist das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz

2002 ? BStMG), BGBl I Nr 109/2002, anzuwenden:

Die §§ 6 bis 29 BStMG lauten (§ 9 auszugsweise):

§ 6

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.

§ 7

(1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat zur Mautabwicklung eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen.

(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 Artikels 7 Abs 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 sowie des Anhanges der Richtlinie 2004/52/EG den europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.

(5) 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.

§ 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.

§ 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 unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers 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)...

§ 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 Euro 400,00 bis zu Euro 4.000,00 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 Euro 400,00 bis zu Euro 4.000,00 zu bestrafen.

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

Im Gegenstandsfall führt der Berufungswerber in seiner Berufung aus, dass ihm bekannt war, dass für Fahrten auf österreichischen Autobahnen ein Kontrollgerät ? die GO-Box ? im LKW mitzuführen ist, welche die fahrleistungsabhängige Maut errechnet. In Ermangelung einer Einweisung in die GO-Box durch seinen Arbeitgeber war ihm unbekannt, dass die GO-Box auch anderwertig eingestellt werden kann.

Eine Verpflichtung des Dienstgebers LKW-Fahrer in die GO-Box einzuweisen besteht laut Bundesstraßen-Mautgesetz nicht. Vielmehr normiert § 8 BStMG, dass der Lenker sein Fahrzeug mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten hat. Bei Verwendung der GO-Box haben die Lenker vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken sich über die Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden. Die näheren Bestimmungen über die Überprüfung der Geräte und Pflichten im Fall von Funktionsstörungen sind in der Mautordnung zu treffen.

Die Mautordnung für die Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs in ihrer Version 14 normiert unter Punkt 8.2.4.1 Verhaltenspflichten des Kraftfahrzeuglenker Folgendes:

?Kraftfahrzeuglenker haben sich gemäß § 8 Abs 2 BStMG vor, während und nach jeder Fahrt auf mautpflichtigen Strecken von der Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen und etwaige Funktionsstörungen umgehend zu melden. Weiters sollten sie eine Abschirmverpackung im mautpflichtigen Kraftfahrzeug mitführen (siehe Punkt 3.3.3).

8.2.4.2 Vor der Fahrt

Vor dem Befahren des mautpflichtigen Straßennetzes hat sich der Kunde über die Funktionstüchtigkeit der GO-Box durch einmaliges Drücken (kürzer als zwei Sekunden) der Bedientaste zu vergewissern (Statusabfrage). Diese Überprüfungspflicht umfasst jedenfalls auch die korrekte Deklarierung und Einstellung der Kategorie gemäß Punkt

8.2.2.

Blinken obwohl die Leuchtanzeige ?Statusabfrage? als auch die Leuchtanzeige ?Achsenzahl? einmal kurz ?grün?, bedeutet dies, dass die technische Funktionstüchtigkeit grundsätzlich gegeben ist. Blinken die Leuchtanzeige ?Statusabfrage? zweimal kurz ?rot? und die Leuchtanzeige ?Achsenanzahl? zweimal kurz ?grün?, bedeutet dies, dass das Mautguthaben unter den fix eingestellten Grenzwert (EUR 30,00) gefallen ist (nur im Pre-Pay-Verfahren) oder die GO-Box zur Kontrolle (zum ASFINAG MAUT SERVICE CENTER oder an die nächste GO VERTRIEBSSTELLE) zurückgerufen wird. Der Kraftfahrzeuglenker hat im eigenen Ermessen und in eigener Verantwortung für ein rechtzeitiges Wiederaufladen des Mautguthabens zu sorgen.

Blinkt die Leuchtanzeige ?Statusabfrage? viermal kurz ?rot?, bedeutet dies, dass keine Mautabbuchung möglich ist (zB weil die GO-Box nicht ordnungsgemäß funktioniert). Der Kraftfahrzeuglenker hat in diesem Fall umgehend das ASFINAG MAUT SERVICE CENTER bzw die nächstgelegene GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen oder von seiner Absicht, das mautpflichtige Straßennetz zu befahren, Abstand zu nehmen.

Blinkt die Leuchtanzeige ?Statusabfrage? und die Leuchtanzeige ?Achsenanzahl? nicht (kein Blinken), bedeutet dies, dass die GO-Box nicht funktionsfähig ist. Der Kraftfahrzeuglenker hat in diesem Fall das Kraftfahrzeug vor der Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit einer neuen funktionsfähigen GO-Box auszustatten (zum Austausch siehe Punkt 5.6.2).

8.2.4.3 Während der Fahrt

Während der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz werden dem Kraftfahrzeuglenker bei Durchfahren jeder Mautabbuchungsstelle folgende 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 bestätigt.

Zwei kurze Signal-Töne: Die Mautentrichtung hat auf Basis der eingestellten Kategorie ordnungsgemäß stattgefunden, aber das Mautguthaben (nur im Pre-Pay-Verfahren) ist unter den Grenzwert in Höhe EUR 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), oder die GO-Box wird zur Kontrolle (zum ASFINAG MAUT SERVICE CENTER oder an die nächste GO VERTRIEBSSTELLE) zurückgerufen.

Vier kurze Signal-Töne: Es hat keine Mautentrichtung stattgefunden, weil insbesondere vom Kunden Bestimmungen der Mautordnung Teil B nicht beachtet wurden, oder bei GO-Box Sperre aufgrund technischer Mängel bzw festgestellter Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Mauteinhebung. In diesem Fall hat dann jeder Kunde seiner Nachzahlungsverpflichtung im Sinne von Punkt 7.1 im vollen Umfang nachzukommen, andernfalls der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht wird.

8.2.4.3.3 Kein Signal Ton

Wenn kein Signal-Ton erfolgt, hat keine Mautentrichtung stattgefunden. Es besteht keine Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut im Sinne der Punkte 7.1 bzw 7.2, dies jedoch ausnahmslos nur unter Einhaltung aller nachfolgenden Bedingungen:

Die GO-Box ist im Sinne von Punkt 8.1 ordnungsgemäß montiert. Im Zeitpunkt des Durchfahrens einer Mautabbuchungsstelle war für die GO-Box im Post-Pay-Verfahren ein gültiges Zahlungsmittel hinterlegt bzw im Pre-Pay-Verfahren war die GO-Box mit einem ausreichenden Mautguthaben aufgeladen.

Die Funktionsfähigkeit der GO-Box wurde im Sinne von Punkt 8.2.4.2 sowie Punkt 8.2.4.4 überprüft.

Die Kategorie des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges ist im Sinne von Punkt 8.2.2 auf der GO-Box ordnungsgemäß eingestellt. Das Kennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges wurde im Sinne von Punkt 5.5 korrekt zum System angemeldet.

Werden diese Bedingungen nicht alle gemeinsam erfüllt, besteht die Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut im Sinne von Punkt 7.1.

Zur Verifizierung der akustischen Anzeige kann die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut beim ASFINAG MAUT SERVICE CENTER oder an jeder GO VERTRIEBSSTELLE überprüft werden.

Kraftfahrzeuglenker mit einer Hörbeeinträchtigung sind von den Mitwirkungspflichten nicht befreit. Sie sind verpflichtet, die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut an den obgenannten Vertriebsstellen zu überprüfen (siehe auch Punkt 8.2.4.4). Der Kunde hat auch die Möglichkeit, sich zuerst an das ASFINAG CALL CENTER (siehe auch Punkt 5.2) zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden.

8.2.4.4. Nach der Fahrt

Nach der Fahrt auf mautpflichtigen Strecken hat der Kraftfahrzeuglenker neuerlich die 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.?

Die Verpflichtung sich vor, während und nach der Fahrt unter anderem von der ordnungsgemäßen Einstellung und Funktionstüchtigkeit der GO-Box zu überzeugen, trifft den Lenker. Dies bedeutet, dass im Falle einer nicht ordnungsgemäßen Einstellung der Kategorie der Fahrer, sofern diesen ein Verschulden trifft, verwaltungsstrafrechtlich heranzuziehen ist.

Was die subjektive Tatseite betrifft, ist zunächst auszuführen, dass für die Verwirklichung der angelasteten Übertretung nicht vorsätzliches Verhalten erforderlich ist, sondern bereits Fahrlässigkeit ausreicht. Fahrlässigkeit ist gemäß § 5 Abs 1 zweiter Satz VStG bei Zuwiderhandel gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres

anzunehmen, wenn zum Tatbestand der Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schaden oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Beim angelasteten Delikt besteht das Tatbild in einem bloßen Verhalten ohne Merkmal eines Erfolgs. Dies bedeutet, dass der Beschuldigte glaubhaft zu machen hat, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Dies vermochte der Berufungswerber im gegenständlichen Fall nicht glaubhaft zu machen.

Ein LKW-Lenker, welcher LKW-Fahrten in die Republik Österreich durchführt, hat sich vor dem Grenzübertritt in Bezug auf die geltenden Regelungen zu informieren und ist dementsprechend verpflichtet, vor dem Grenzübertritt zu überprüfen, ob er die Fahrten im Einklang mit den einschlägigen Rechtsnormen durchführt. Dass er das im Hinblick auf die GO-Box bzw. deren Handhabe getan hat, wird vom Berufungswerber nicht einmal behauptet. Der Berufungswerber hat daher die ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen in objektiver und subjektiver Hinsicht zu verantworten.

Hinsichtlich der Strafbestimmung ist auszuführen, dass gemäß§ 20 Abs 2 BStMG die Strafe für die gegenständlichen Verwaltungsübertretungen jeweils mindestens Euro 400,00 zu betragen hat.

Die vom Berufungswerber missachteten Bestimmungen dienen im hohen Maße der Finanzierung der Instandhaltung, Verbesserung und Sicherung des Straßennetzes und damit indirekt der Erhaltung der Sicherheit im Straßenverkehr. Diesen Interessen hat der Berufungswerber zweifelsfrei zuwidergehandelt.

Als Verschuldensgrad wird dem Berufungswerber Fahrlässigkeit zur Last gelegt.

Mildernd ist die bisherige Unbescholtenheit des Berufungswerbers zu werten, weiters ist zu seinen Gunsten zu berücksichtigen, dass er seit dem 31.07.2006 nicht mehr bei der Firma K. beschäftigt ist. Die Ersatzmaut wurde vom Zulassungsbesitzer des gegenständlichen LKWs, der Firma K., nicht bezahlt. Schließlich wies der Berufungswerber in seiner Berufung darauf hin, dass es bis dato ihn betreffend keinerlei Vorfälle im Zusammenhang mit nicht ordnungsgemäßer Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut gegeben hat.

Auch diese Umstände wertete die Berufungsbehörde als strafmildernd. Erschwerende Umstände lagen keine vor.

Davon ausgehend, sah sich die Berufungsbehörde veranlasst, die außerordentliche Strafmilderung im Sinne des§ 20 VStG in Anwendung zu bringen.

Gemäß § 20 VStG kann, wenn die Milderungsgründe die Erschwerungsgründe beträchtlich überwiegen oder Beschuldigte ein Jugendlicher ist, die Mindeststrafe bis zu Hälfte unterschritten werden.

Im Gegenstandsfall konnte daher die vom Gesetzgeber festgelegte Mindeststrafe von jeweils Euro 400,00 auf die nach dem Gesetz vorgesehene Untergrenze (die Hälfte der Mindeststrafe) sohin auf jeweils Euro 200,00 herabgesetzt werden.

Es war daher wie im Spruch ausgeführt zu entscheiden.

**Schlagworte**

Dem, Berufungswerber, war, bekannt, dass, für, Fahrten, auf, österreichischen, Autobahnen, ein, Kontrollgerät, die, GO-Box, im, LKW, mitgeführt, wird, welche, die, fahrleistungsabhängige, Maut, errechnet, Der, Berufungswerber, wurde, von, seinem, Arbeitgeber, niemals, in, die, GO-Box, eingewiesen, Dem, Berufungswerber, war, unbekannt, dass, die, GO-Box auch, anderweitig, eingestellt, werden, kann

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at