

TE Lvwg Erkenntnis 2017/7/10 405-4/1119-1134/1/8-2017

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 10.07.2017

Entscheidungsdatum

10.07.2017

Index

96/02 Sonstige Angelegenheiten des Straßenbaus

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

BStMG 2002 S8

VStG §45 Abs1 Z1

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Salzburg hat durch die Richterin Ing.Mag.Dr. Beatrix Lechner über die Beschwerden des Herrn AB AA, AD, 5020 Salzburg, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Mag. AF AE, AI, AG AH, gegen die Straferkenntnisse der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung je vom 22.02.2017, Zahlen 30308-369/153142-2016, 30308-369/ 153143-2016, 30308-369/153146-2016, 30308-369/153147-2016, 30308-369/153148-2016, 30308-369/153149-2016, 30308-369/153150-2016, 30308-369/153151-2016, 30308-369/153152-2016, 30308-369/153153-2016, 30308-369/153154-2016, 30308-369/153155-2016, 30308-369/153156-2016, 30308-369/153157-2016, 30308-369/153158-2016 und 30308-369/153159-2016

zu Recht e r k a n n t :

I. Gemäß § 50 VwGVG wird den Beschwerden stattgegeben und die angefochtenen Straferkenntnisse aufgehoben. Die gegen den Beschwerdeführer geführten Verwaltungsstrafverfahren werden gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

1. Verfahrensgang, Beschwerdevorbringen, mündliche Verhandlung:

1.1.

Mit den angefochtenen Straferkenntnissen der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung vom 22.02.2017, Zahlen 30308-369/153142-2016, 30308-369/153143-2016, 30308-369/153146-2016, 30308-369/153147-2016, 30308-369/153148-2016, 30308-369/153149-2016, 30308-369/153150-2016, 30308-369/153151-2016, 30308-369/153152-2016, 30308-369/153153-2016, 30308-369/153154-2016, 30308-369/153155-2016, 30308-369/153156-2016, 30308-369/153157-2016, 30308-369/153158-2016 und 30308-369/153159-2016 wurde dem Beschwerdeführer vorgeworfen, dass er zum angeführten Zeitpunkt in Hallwang auf der A 1 Westautobahn bei Strkm 284,870 ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen xxx (A) mit einem höchsten zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf dem mautpflichtigen Straßennetz gelenkt habe, 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 unterliege. Es wurde festgestellt, dass keine Mautabbuchungen stattgefunden haben. Eine Einhaltung der gesetzlichen Mitwirkungspflicht, die in der Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes bestehe habe nicht stattgefunden.

Dieser Strafvorwurf ist in allen 16 Straferkenntnissen gleich formuliert. Die Angaben zum Tatzeitpunkt unterscheiden sich, wie nachfolgend zur jeweiligen Straferkenntniszahl aufgelistet:

Zeit der Begehung

Zahl

12.10.2016, 13:52 Uhr

30308-369/153143-2016

13.10.2016, 06:44 Uhr

30308-369/153149-2016

13.10.2016, 17:10 Uhr

30308-369/153142-2016

14.10.2016, 05:49 Uhr

30308-369/153146-2016

14.10.2016, 13:26 Uhr

30308-369/153147-2016

17.10.2016, 15:23 Uhr

30308-369/153148-2016

18.10.2016, 05:46 Uhr

30308-369/153157-2016

18.10.2016, 17:57 Uhr

30308-369/153158-2016

19.10.2016, 11:26 Uhr

30308-369/153151-2016

19.10.2016, 16:47 Uhr

30308-369/153152-2016

20.10.2016, 06:14 Uhr

30308-369/153153-2016

20.10.2016, 12:38 Uhr

30308-369/153159-2016

21.10.2016, 13:54 Uhr

30308-369/153154-2016

24.10.2016, 05:43 Uhr

30308-369/153155-2016

25.10.2016, 05:44 Uhr

30308-369/153156-2016

25.10.2016, 18:03 Uhr

30308-369/153150-2016

Der Beschwerdeführer habe dadurch Übertretungen gemäß § 20 Abs 2 iVm § 6 und 7 Abs 1 Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) und Punkt 8.2. der Mautordnung, Teil B der ASFINAG, begangen.

Deshalb werde jeweils eine Geldstrafe gemäß § 20 Abs 2 BStMG BGBl 109/2002 idgF in Höhe von € 150,00, Ersatzfreiheitsstrafe 72 Stunden, verhängt.

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, dass sich die Straferkenntnisse auf die Anzeige der ASFINAG Mautservice GmbH und auf das Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens stützen. Der Beschwerdeführer habe gegen die Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung vom 10.11.2016 fristgerecht Einspruch erhoben und diese wie folgt begründet: "Diese Forderungen bestehen zu Unrecht, da die GO-Box im Lkw xxx immer ganz normal funktioniert hat. Kein Störungssignal. Einfach nichts. Nachdem ja nicht nur ich sondern auch andere Kollegen mit diesem Lkw fahren habe ich mich erkundigt. Bei den Kollegen hat die Box ebenso anstandslos funktioniert. Es muss sich hier also um einen Defekt handeln, den wir nicht erkennen konnten. Wir werden in unserem Unternehmen ständig geschult in dieser Hinsicht und wissen daher genau, wie sensibel das Thema ist. Gerne lege ich auch alle relevanten Unterlagen wie Arbeitsberichte, Fahrzeugprotokolle ua. vor, wenn das gewünscht ist. Ich ersuche daher, von einer Bestrafung abzusehen."

Die ASFINAG Maut Service GmbH habe hierzu in der schriftlichen Stellungnahme vom 29.11.2016 im Wesentlichen geantwortet, dass das mautpflichtige Autobahnnetz zum Tatzeitpunkt mit einer "toten GO-Box" (defekte GO-Box) befahren worden sei, sodass keine Maut abgebucht werden habe können. Für die ordnungsgemäße Abbuchung der Maut sei der Fahrzeuglenker verantwortlich. Bei der Betretung am 31.10.2016 sei von den Mautaufsichtsorganen festgestellt worden, dass es sich um eine sogenannte "tote GO-Box" handle. Wie diese Bezeichnung ausdrücke, könne eine tote GO-Box weder Signaltöne abgeben noch eine Maut abgebucht werden. Jeder Lenker habe die Pflicht während der Fahrt auf die Signaltöne der GO-Box zu achten und ihnen Folge zu leisten. Bei einer ordnungsgemäßen Abbuchung gebe die GO-Box den einmaligen Signalton ab, bei einer Nichtabbuchung erfolge dieser Ton nicht. In diesem Fall sei es die Aufgabe des Lenkers eine Vertriebsstelle anzufahren. Auf den Fahrten zwischen dem 20.09.2016 und dem 31.10.2016 sei für keinen Mautabschnitt Maut für dieses Fahrzeug entrichtet worden. Am 31.10.2016 sei der Lenker vom vereidigten Mautaufsichtsorgan betreten und mündlich zur Zahlung der Ersatzmaut für das gegenständliche Delikt aufgefordert worden. Dieser Aufforderung sei nicht nachgekommen worden.

Zum Ergebnis der Beweisaufnahme sei vom Beschuldigtenvertreter am 21.12. bzw 30.12.2016 eine Stellungnahme abgegeben worden, mit welcher zusammengefasst angeführt worden sei, dass die Verwaltungsübertretung dem Beschuldigten weder in subjektiver noch in objektiver Hinsicht vorgeworfen werden könne und ein offenkundiger Defekt an der GO-Box vorliege, welcher für den Beschuldigten nicht erkennbar gewesen sei. Der Beschuldigte sei von

einer funktionierenden GO-Box ausgegangen, da diese jeweils den einmaligen Signalton abgegeben habe. Weiters werde angegeben, dass offensichtlich aufgrund eines nicht erkennbaren Defektes die Maut nicht entrichtet worden sei und dem Beschuldigten keinesfalls die mangelnde Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes vorgeworfen werden könne. Es wurde der Antrag gestellt, einen Sachverständigen mit der Überprüfung der GO-Box zu beauftragen und das Verwaltungsstrafverfahren zur Einstellung zu bringen. Dieser Stellungnahme wurde mit der Stellungnahme der ASFINAG Mautservice GmbH vom 25.01.2017 zusammenfassend wiederum entgegnet, dass bei der Betretung durch das Mautaufsichtsorgan festgestellt worden sei, dass die Batterie der GO-Box leer sei, da die LED der GO-Box nicht mehr leuchtete und somit die GO-Box keine Signaltöne abgegeben habe. In einer abschließenden Stellungnahme vom 13.02.2017 verwies der Beschuldigte auf seine bisherigen Ausführungen. Im Wesentlichen wurde damit erneut vorgebracht, dass die in Verwendung gestandene GO-Box jeweils beim Durchfahren der Mautportale den einmaligen Signalton abgegeben habe und entgegen der Ausführungen der ASFINAG vom 25.01.2017 die LED der GO-Box aufgeleuchtet habe. Der Beschuldigte habe bei Antritt der Fahrt die Funktion der GO-Box überprüft und war diese ordnungsgemäß montiert bzw im Fahrzeug angebracht. Auch habe die GO-Box keine zwei kurzen Signaltöne abgegeben, welche auf einen eventuell vorzunehmenden Tausch dieser hingewiesen hätten.

1.2.

Mit Schriftsätzen vom 08.03.2017 wurde gegen die obbezeichneten Straferkenntnisse rechtzeitig Beschwerde erhoben. Mit diesen Beschwerden wurden die Straferkenntnisse dem gesamten Inhalt nach und zur Gänze angefochten. Im Wesentlichen wurde vom Rechtsvertreter des Beschwerdeführers vorgebracht, dass die vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen dem Beschwerdeführer weder in subjektiver noch in objektiver Hinsicht vorgeworfen werden können. Wie vom Beschwerdeführer wiederholt dargelegt, sei ein Fehler/Defekt an der GO-Box für den Beschwerdeführer nicht erkennbar gewesen. Der Beschwerdeführer habe sich auf die Funktionstüchtigkeit der GO-Box verlassen. Die in Verwendung gestandene GO-Box habe den einmaligen Signalton abgegeben. Wenn die Transaktion nicht funktioniere, gebe die GO-Box beim Durchfahren der Mautportale jeweils vier kurze Signaltöne ab. Wenn die GO-Box vier kurze Signaltöne abgebe, dann bedeute dies, dass die Transaktion nicht durchgeführt worden sei. Aufgrund der Tatsache, dass die in Verwendung gestandene GO-Box jeweils den einmaligen Signalton abgegeben habe, sei der Beschuldigte natürlich davon ausgegangen, dass die GO-Box funktioniere und die Maut ordnungsgemäß entrichtet worden sei. Dieser Fehler sei für den Beschuldigten in keinsten Weise erkennbar gewesen. Die akustischen Signale der GO-Box sollen beim Durchfahren der Mautportale über Transaktionen zwischen GO-Box und Mautportal informieren. Aufgrund der Tatsache, dass beim Durchfahren der Mautportale ein kurzer Signalton ertöne, könne sich der Beschuldigte unter Zugrundelegung der Verwendungsbestimmungen darauf verlassen, dass die Transaktion in Ordnung gewesen sei. Offensichtlich sei aufgrund eines nicht erkennbaren Defektes die Maut nicht entrichtet worden. Dem Beschuldigten könne keinesfalls die mangelnde Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes vorgeworfen werden. Es sei ein Leichtes, durch Übermittlung der gegenständlichen GO-Box und Vorführung eines Sachverständigen den tatsächlichen Defekt unter Beweis zu stellen. Der Beschuldigte habe bei Antritt der Fahrt die Funktion der GO-Box überprüft. Entgegen den Ausführungen der ASFINAG im E-Mail vom 25.01.2017 habe die LED der GO-Box aufgeleuchtet. Die ASFINAG sei verpflichtet, die Abbuchung der kilometerabhängigen Maut bequem und zuverlässig sicherzustellen und ältere GO-Boxen werden gezielt ausgetauscht. Die GO-Boxen werden insbesondere von der ASFINAG dann getauscht, wenn deren Lebensdauer sich dem Ende zuneige. Die GO-Box werde von der ASFINAG vor Ablauf der Lebensdauer von der ASFINAG kostenlos getauscht. Wenn sich die Lebensdauer der GO-Box dem Ende zuneige, ertönen beim Durchfahren der Mautportale zwei kurze Signaltöne. Die GO-Box habe auch derartige zwei kurze Signaltöne nicht abgegeben. Für den Beschuldigten habe sich daher kein Hinweis ergeben, dass sich die Lebensdauer der GO-Box dem Ende zuneige. Hätte die GO-Box zwei kurze Signaltöne abgegeben, hätte der Beschuldigte natürlich eine Vertriebsstelle aufgesucht, um die GO-Box zu tauschen. Im Übrigen sei die E-Mail-Adresse des Zulassungsbesitzers der ASFINAG bekannt, sodass eine Tauschaufforderung per E-Mail erfolgen hätte müssen.

Seitens der ASFINAG sei per E-Mail keine Tauschaufforderung erfolgt. Die gegenständliche GO-Box sei ordnungsgemäß montiert bzw am Fahrzeug angebracht gewesen. Die GO-Box stehe im Eigentum der ASFINAG und sei die ASFINAG verpflichtet, die GO-Box kostenlos zur Mautentrichtung zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung beinhalte auch,

Sorge dafür zu tragen, dass die GO-Box funktionstüchtig in Betrieb genommen werden könne. Die Batterien der GO-Box seien nicht separat auszutauschen, sondern die gesamte GO-Box werde durch eine neue ausgetauscht. Die alten Fahrzeuggeräte gehen an die ASFINAG zurück und werden recycelt. Die ASFINAG hätte selbstverständlich unverzüglich den Beschuldigten davon informiert, wenn die Batterien der GO-Box leer gewesen wären und wäre es in diesem Fall zu einem unverzüglichen Austausch der GO-Box gekommen. Eine diesbezügliche Information/Warnhinweis sei seitens der ASFINAG nicht erfolgt.

Der Beschuldigte habe seine gesetzliche Verpflichtung im Zusammenhang mit dem Betrieb der GO-Box eingehalten. Die Verwaltungsübertretungen können diesem in subjektiver Hinsicht keinesfalls vorgeworfen werden. Die Abweisung des Antrages einen Sachverständigen mit der Überprüfung der GO-Box zu beauftragen sei im konkreten Fall entscheidungswesentlich. Die Ausführungen der ASFINAG vom 29.11.2016 bzw vom 25.01.2017, gemäß welcher die Batterie der GO-Box leer gewesen sei, sei für den Beschwerdeführer nicht nachvollziehbar. Dem Beschwerdeführer werde in zahlreichen weiteren Strafverfahren dieselbe Übertretung vorgeworfen. Aufgrund der Verpflichtung der ASFINAG, dass diese funktionstüchtige GO-Boxen zur Verfügung zu stellen habe, sei auszuschließen, dass die Batterie der GO-Box leer gewesen sei. Im Übrigen wäre in diesem Fall der Beschwerdeführer seitens der ASFINAG unverzüglich aufmerksam gemacht worden und wäre es zu einem unverzüglichen Austausch der GO-Box gekommen. Aus all diesen Gründen werde beantragt, eine mündliche Verhandlung anzuberaumen, den Beschwerdeführer sowie den Zeugen AX AY einzuvernehmen, einen Sachverständigen mit der Prüfung der GO-Box zu beauftragen und unter Beiziehung der Akten der anderen Strafverfahren gegen den Beschuldigten zur Einstellung zu bringen.

1.3.

Mit Schreiben vom 20.03.2017 legte die belangte Behörde dem Landesverwaltungsgericht die gesamten Verwaltungsstrafakten zur Entscheidung mit der Mitteilung, dass auf die Durchführung einer mündlichen Verhandlung bzw auf die Teilnahme daran verzichtet werde, vor.

1.4.

Am 19.06.2017 fand eine öffentliche mündliche Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht statt. Daran haben der Beschwerdeführer persönlich sowie dessen Rechtsvertreter teilgenommen. Antragsgemäß wurde der Geschäftsführer und Zulassungsbesitzer des gegenständlichen Lastkraftwagens sowie das amtshandelnde Mautaufsichtsorgan zeugenschaftlich einvernommen. Ebenso hat eine informierte Vertreterin der ASFINAG Mautservice GmbH an der Verhandlung teilgenommen.

Im Hinblick auf den sachlichen Zusammenhang der einzelnen Strafverfahren gegen den Beschwerdeführer und im Hinblick auf die Regelung des § 17 der Geschäftsordnung des Landesverwaltungsgerichtes Salzburg erschien es zweckmäßig, die Verwaltungsstrafverfahren mit den verwaltungsgerichtlichen Aktenzahlen 405-4/1119 bis 405-4/1134-2017 gemeinsam in einer Verhandlung zu verhandeln.

Der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers wies ergänzend zu den schriftlichen Ausführungen in der Beschwerde darauf hin, dass der Beschuldigte vor jedem Fahrtantritt die Funktionstüchtigkeit der GO-Box überprüft habe und diese funktioniert habe.

Im Wesentlichen brachte der Zeuge AX AY, welcher der Geschäftsführer der Firma AZ GmbH ist und zugleich der Zulassungsbesitzer des gegenständlichen Lastkraftwagens, welchen der Beschuldigte bei den vorgeworfenen Übertretungen gelenkt habe, vor, dass mit dieser GO-Box auch andere Lenker gefahren seien und lediglich ein Strafverfahren daraus abgeleitet worden sei und auch diese keine Probleme mit der GO-Box gemeldet haben. Der Geschäftsführer überprüfe täglich den "Handlungsbedarf" seiner 71 GO-Boxen auf der Homepage der ASFINAG und jeder Lenker sei angehalten, dass er bei Übernahme oder Inbetriebnahme des Fahrzeuges die richtige Anzahl der Achsen einstellen müsse und durch Drücken der Taste die Funktionsfähigkeit der GO-Box überprüfen müsse. Das grüne LED Licht zeige die Funktionsfähigkeit der GO-Box an. Auch brachte der Zeuge vor, dass der Beschuldigte in den

vergangenen sieben Jahren, in denen er bei ihm beschäftigt gewesen sei, niemals ein Problem mit der Verwendung einer GO-Box gehabt habe und auch niemals keine Abbuchung erfolgt sei. Weiters erläuterte der Zeuge, dass bei niedrigem Akkustand einer GO-Box der Geschäftsführer unmittelbar per E-Mail von der ASFINAG verständigt werde. Ebenso am Handlungsbedarf auf der Homepage werde dies vermerkt und könne völlig unkompliziert bei jeder Vertriebsstelle von jedem Lenker der Austausch vorgenommen werden. Im Detail brachte der Zeuge vor, dass er nicht verstehe, warum die GO-Box zwar die Funktionsfähigkeit angezeigt habe und einen Signalton abgegeben habe, die Abbuchung aber nicht erfolgt sei und erklärt sich dies so, dass er vermutet, dass das Transpondersignal defekt gewesen sei und deshalb sein Mitarbeiter nicht erkennen konnte, dass die Abbuchung nicht erfolgt sei.

Als weiterer Zeuge wurde Herr BB BC, welcher als Mautaufsichtsorgan bei der ASFINAG beschäftigt ist, zeugenschaftlich einvernommen und gab dieser an, dass nur dann wenn ein Signalton ertöne eine Bestätigung dafür vorliege, dass bei der GO-Box alles funktioniere. Wenn zwei Signaltöne zu hören sind, sei dies ein Achtung-Ton, welcher verschiedene Gründe haben könne. Bei der gegenständlichen GO-Box sei im Vorbeifahren getestet und festgestellt worden, dass die GO-Box des Lastkraftwagens kein Signal zurück gesendet habe und sodann die Ausleitung des Lkws zur Überprüfung der gegenständlichen GO-Box durchgeführt worden sei. Es sei dem Beschuldigten demonstriert worden, dass die GO-Box keine Reaktion zeige. Auf die Frage der Richterin, ob eine derartige Situation, dass bei einer Anhaltung die GO-Box "tot" sei häufig vorkomme, antwortete der Zeuge, dass dies nicht oft vorkomme. Üblicherweise seien die Anhaltungen aus anderen Gründen erforderlich und nicht so wie im gegenständlichen Fall. Über weiteres Befragen der Richterin, wie denn vom Lenker wahrgenommen werden könne, dass die Box vor Ablauf der üblichen Lebensdauer defekt sei, erläuterte der Zeuge, dass schlicht und einfach nur der einfache Piepston bei Durchfahren des Mautportales nicht mehr zu hören sei. Über die Frage, ob es sich so verhalte, wie der Zeuge AY vorgebracht hat, dass lediglich die Transpondereinheit defekt gewesen sei wird vom Zeugen BC ausgeführt, dass dies nicht möglich sei, weil der Piepston die Bestätigung für den Abbuchungsvorgang sei und dann die Daten in der Station angekommen seien. Über Befragen des Rechtsvertreters führte der Zeuge aus, dass die gegenständliche Box genauso wie alle anderen Boxen, welche nicht mehr funktionsfähig sind, dem weiteren Verwertungsprozess zugeführt werden und deshalb die gegenständliche GO-Box nicht mehr vorhanden sei. Weiters fragte der Rechtsvertreter den Zeugen der ASFINAG, ob denn in der Zeit zwischen 19.09. und 31.10.2016 die Mautfahrzeuge der ASFINAG nicht längst feststellen hätten müssen, dass die Box nicht in Ordnung sei. Dazu führt der Zeuge aus, dass diese Überprüfungen während der Fahrt nicht ständig gemacht werden und die Überprüfung des Beschwerdeführers nur zufällig am 31.10.2016 durchgeführt worden sei. Die informierte Vertreterin der ASFINAG führte zu den Erläuterungen des Zeugen AY aus, dass die Firma Europapier GmbH sich für den Service der ASFINAG angemeldet habe, dass insbesondere im Hinblick auf eine Falschzahlerwarnung welche unmittelbar in der Praxis erfolge und auch so funktioniere, die Firma ein E-Mail bekomme wenn der Fahrer die falsche Achsenanzahl eingestellt habe. Allerdings verstehe der Geschäftsführer dann in diesem Zusammenhang nicht, warum mit der defekten GO-Box sechs Wochen gelenkt werden konnte, ohne eine Warnung zu erhalten. Die Vertreterin der ASFINAG führte daraufhin aus, dass sie die komplette Auswertung mit allen einzelnen Übertretungen und den hinterlegten Einzelzahlungsnachweisen der gegenständlichen GO-Box vorlegen könne. Bei gegenständlicher GO-Box sei überdies seit 11.04.2016 die Achsenanzahl von 2 nicht mehr verändert bzw umgestellt worden. Auch seien den Aufzeichnungen zufolge mehr als die nunmehr gegenständlichen insgesamt 20 Delikte vorhanden, jedoch dem Lenker aufgrund der internen Vorschriften der Deckelung auf 20 Delikte nicht vorgeworfen und auch nicht weiter angezeigt worden. Die nunmehr gegen den Beschwerdeführer vorgeworfenen 16 Übertretungen und nicht 20 erklären sich dahingehend, dass zwei davon einem anderen Lenker vorgeworfen wurden und weitere zwei im oberösterreichischen Zuständigkeitsbereich weiterverfolgt worden seien.

Über Befragen des Rechtsvertreters des Beschwerdeführers führte der Zeuge BC aus, was passiert, wenn ein Fahrzeug ohne funktionierende GO-Box durch das Mautportal fahre. Und zwar werde von der stationären Kontrolleinheit (SKE) ein Foto gemacht und dieses nach Wien geschickt und dort im Vier-Augen-Prinzip überprüft, ob es sich um eine Übertretung handle und erst dann den mobilen Fahrzeugen der Mautkontrolle auf der Straße mit einer Liste zur Überprüfung weitergeleitet. Aufgrund dessen, dass der überwiegende Teil der Behandlung von Wahrnehmungen von Übertretungen in Wien durchgeführt wird, könne keine Auskunft gegeben werden, warum oder wie lange dieser Vorgang dauere.

2. Folgender Sachverhalt wurde festgestellt

Der Beschwerdeführer hat zum angeführten Zeitpunkt in Hallwang auf der A 1 Westautobahn bei Strkm 284,870 ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen 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 unterliegen.

Unbestritten war festzustellen, dass für die vorgeworfenen Tatzeiträume keine Mautabbuchungen stattgefunden haben und der Beschwerdeführer der Lenker war.

Die gesetzliche Mitwirkungspflicht des Lenkers durch die Vergewisserung der technischen Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes (Go-Box) wurde eingehalten.

3. Beweiswürdigend war festzustellen:

Die obigen Sachverhaltsfeststellungen waren aufgrund der insoweit unbedenklichen und unstrittigen Aktenlage sowie der Ergebnisse in der mündlichen Verhandlung zu treffen.

Die mehrfach vorgebrachte Behauptung, dass er an jedem der vorgeworfenen Tage der Übertretung bei Inbetriebnahme des Lkws die Funktionskontrolle durchgeführt habe und keine Funktionsstörungen, auch nicht beim Durchfahren der Mautbalken, feststellen habe können, konnte von der Betreiberin des Mautsystems ASFINAG nicht entkräftet werden. Dass bei der Anhaltung am 31.10.2016 die Go-Box „tot“ – also ohne Funktion – gewesen ist, wurde ebenso wenig bestritten, wie die Tatsache, dass zumindest seit 12.10.2016 keine Abbuchungen über das automatisierte Zahlungssystem mehr erfolgten.

Der konkrete Strafvorwurf jedoch, dass der Lenker die Funktionskontrolle nicht durchgeführt habe und beim Durchfahren der Mautbalken nicht wahrgenommen habe, dass das Kontrollsignal nicht ertönt sei und keine Vertriebsstelle der ASFINAG aufgesucht habe, war dem Lenker letztlich aufgrund des schlüssigen und glaubhaften Vorbringens nicht anzulasten. Im Besonderen spricht auch für die behauptete Vorgangsweise, dass die Abbuchungen von Seiten des Unternehmens organisiert ablaufen, die Zahlungen seitens des Unternehmens nicht eingestellt wurden und der Lenker unmittelbar keinen Vorteil von einer Nichtabbuchung der Mautgebühren lukrieren hätte können.

Aufgrund der Erläuterungen des Zeugen der ASFINAG, dass die GO-Box dem üblichen weiteren Verwertungsprozedere unterzogen wurde, konnte auch das vom Beschwerdeführer geforderte Sachverständigengutachten über die tatsächliche Funktionsstörung der ggst Go-Box mit der Nr C04001000112100257 nicht mehr erfolgen. Ein diesbezügliches Sachverständigengutachten war daher von Seiten des Verwaltungsgerichtes nicht mehr einzuholen.

4. In rechtlicher Hinsicht:

4.1. Die verfahrensrelevante Rechtslage stellt sich wie folgt dar:

Gemäß § 50 VwGVG sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden.

Gemäß § 6 Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, 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.

Gemäß § 7 Abs 1 Bundesstraßenmautgesetz 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.

Teil B der Mautordnung für die Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs,

Punkt 8: Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers

8.2.4 Überprüfen der Funktionstüchtigkeit der GO-Box

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 erlauben. 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 etwaig bestehenden Sperrgrund der GO-Box informiert, zumal die Entrichtung bzw. Nichtentrichtung der Maut dem Kraftfahrzeuglenker ausschließlich durch die unterschiedlichen Signaltöne der GO-Box zur Kenntnis gebracht werden (zur Bedeutung der Signaltöne und den in diesem Zusammenhang zu setzenden Verhalten des Kraftfahrzeuglenkers siehe Punkt 8.2.4.3).

Diese Überprüfungspflicht umfasst jedenfalls auch die korrekte Deklaration und Einstellung der Kategorie gemäß Punkt 8.2.2.

- Blinken sowohl die Leuchtanzeige "Statusabfrage" als auch die Leuchtanzeige "Achszahl" einmal kurz „grün“, so bedeutet dies, dass die technische Funktionstüchtigkeit grundsätzlich gegeben ist.
- Blinken die Leuchtanzeige "Statusabfrage" zweimal kurz "rot" und die Leuchtanzeige "Achszahl" zweimal kurz

„grün“, so bedeutet dies, dass die technische Funktionstüchtigkeit grundsätzlich vorliegt. Zusätzlich informiert diese Leuchtanzeige darüber, dass das Mautguthaben im Pre-Pay-Verfahren unter den fix eingestellten Grenzwert (EUR 30,00) gefallen ist. 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“, so bedeutet dies, dass keine Mautabbuchung möglich ist. Der Kraftfahrzeuglenker hat in diesem Fall umgehend die nächstgelegene GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen oder von seiner Absicht, das mautpflichtige Straßennetz zu befahren, Abstand zu nehmen.
- Blinkt die Leuchtanzeige "Statusabfrage" und die Leuchtanzeige "Achszahl" nicht (kein Blinken), so bedeutet dies, dass die GO-Box nicht funktionsfähig ist. Der Kraftfahrzeuglenker hat in diesem Fall umgehend die nächstgelegene GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen und vor der Weiterfahrt sein Kraftfahrzeug mit einer neuen funktionsfähigen GO-Box auszustatten (zum Austausch siehe Punkt 5.7.2).

Vor Fahrtantritt hat der Kraftfahrzeuglenker darüber hinaus anhand der Fahrzeugdeklaration zu prüfen, ob

- das am Kraftfahrzeug angebrachte Kraftfahrzeugkennzeichen mit dem auf der Fahrzeugdeklaration angeführten behördlichen Kraftfahrzeugkennzeichen übereinstimmt sowie
- die GO-Box Identifikationsnummer der mitgeführten GO-Box mit der auf der Fahrzeugdeklaration angeführten GO-Box Identifikationsnummer übereinstimmt.

Im Falle der Nichtübereinstimmung der geprüften Daten hat der Kraftfahrzeuglenker die nächste GO VERTRIEBSSTELLE aufzusuchen und auf der mitgeführten GO-Box eine entsprechende Datenänderung gemäß Punkt 5.6.2 zu veranlassen. Für die Benutzung der mautpflichtigen Strecken bis zur GO VERTRIEBSSTELLE ist der angefallene geschuldete Differenzbetrag gemäß Punkt 7 nachzuzahlen.

Im Falle der Missachtung dieser Verpflichtung kann der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht werden.

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 Kraftfahrzeugkennzeichen 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 Kraftfahrzeuglenker

- Ein kurzer Signalton: Die Mautentrichtung wird auf Basis der eingestellten Kategorie und der in der GO-Box gespeicherten EURO-Emissionsklasse bestätigt.
- Zwei kurze Signaltöne: 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 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),
- die Gültigkeitsdauer der GO-Box läuft innerhalb der nächsten zwei Monate ab,
- es ist eine Änderung der auf der GO Box gespeicherten Daten erforderlich,
- der Kunde wird zum Austausch der GO-Box oder
- zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Anbringung der GO-Box aufgefordert.

8.2.4.3.2 Vom Kraftfahrzeuglenker zu beachtendes akustisches Signal

- Vier kurze Signaltöne: Es hat keine Mautentrichtung stattgefunden.

Dieses Signal ertönt daher insbesondere in folgenden Fällen:

- vom Kunden wurden die Bestimmungen der Mautordnung Teil B nicht beachtet,
- die GO-Box wurde aufgrund Rückrufes zum Austausch gesperrt,
- bei technischen Mängeln bzw. festgestellten Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Mauteinhebung oder
- bei Hinterlegung der falschen EURO-Emissionsklasse.

In diesem Fall hat der Kraftfahrzeuglenker seiner Nachzahlungsverpflichtung im Sinne von Punkt 7.1 im vollen Umfang nachzukommen, andernfalls wird der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 verwirklicht.

8.2.4.3.3 Kein Signalton

Wenn kein Signalton erfolgt, hat keine Mautentrichtung stattgefunden. Es besteht keine Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut im Sinne des Punktes 7.1, 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 Kraftfahrzeugkennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges wurde im Sinne von Punkt 5.6 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 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 GO VERTRIEBSSTELLEN zu überprüfen (siehe auch Punkt 8.2.4.4). Der Kunde hat auch die Möglichkeit, sich zuerst an das ASFINAG SERVICE CENTER (siehe auch Punkt 5.3) zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden.

Die verfahrensgegenständlich anzuwendende Bestimmung des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG) BGBl Nr 52/1991 idGF, lautet:

§ 45 Abs 1 Z 1 VStG

Die Behörde hat von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn

1. die dem Beschuldigten zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden kann oder keine Verwaltungsübertretung bildet; (...)

4.2. In rechtlicher Erwägung des festgestellten Sachverhaltes ist auszuführen

Gemäß § 20 Abs 2 iVm § 6 BStMG begeht derjenige eine Verwaltungsübertretung und ist hierfür mit einer Geldstrafe von € 300 bis zu € 3.000 zu bestrafen, der als Lenker eines Kraftfahrzeuges, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet.

Gemäß § 8 BStMG haben die Lenker solcher Kraftfahrzeuge ihr Fahrzeug vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten und sich vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden. Die näheren Bestimmungen über die Pflichten der Fahrzeuglenker sind in der Mautordnung zu treffen.

In diesem Zusammenhang legt Teil B, Pkt 8.2.4.2. der Mautordnung für die Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs u.a. fest, dass sich der Kraftfahrzeuglenker vor dem Befahren des mautpflichtigen Straßennetzes über die technische Funktionstüchtigkeit der Go-Box durch einmaliges Drücken (kürzer als zwei Sekunden) der Bedientaste zu vergewissern hat, wobei diese Statusabfrage ausschließlich der Überprüfung der technischen Funktionstüchtigkeit der GO-Box dient.

Gegenständlich hat der Beschwerdeführer unbestritten zu den vorgeworfenen Tatzeitpunkten mit einem Kraftfahrzeug, das ein Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen aufweist, auf der A1 Westautobahn bei Strkm 284,870 benutzt. Die Autobahn A 1 im ggst Abschnitt zählt zum mautpflichtigen Straßennetz und daher unterlag der Beschwerdeführer der Verpflichtung, eine fahrleistungsabhängige Maut zu entrichten.

Ebenfalls war unbestritten festzustellen, dass bei der Anhaltung durch die Mautaufsichtsorgane am 31.10.2016 die vom Beschwerdeführer mitgeführte GO-Box als völlig funktionslos „tot“ festgestellt wurde.

Bezüglich der Tatzeitpunkte wurde im Hinblick auf die im Spruch der angefochtenen Erkenntnisse vorgeworfenen Tathandlungen, und zwar, dass unter Einhaltung der gesetzlichen Mitwirkungspflicht der Beschwerdeführer sich über die technische Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes nicht vergewissert habe, dem Beschwerdeführer nicht das Grunddelikt des § 20 BStMG über die Nichtentrichtung der Maut sondern das mehrfach begangene Spezialdelikt der

laut Mautordnung (wie vor bezeichnet) durchzuführenden Vergewisserung der Funktionskontrolle vorgeworfen. Aus diesem konnte aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes von einem Dauer- bzw fortgesetzten Delikt nicht ausgegangen werden.

Der Beschwerdeführer hat im Verfahren mehrfach eingewendet, dass die ihm vorgeworfene Vergewisserung der Funktionskontrolle jedenfalls vorschriftsgemäß durchgeführt worden sei und die GO-Box zu den vorgeworfenen Tatzeitpunkten jedenfalls durch das grüne Licht die Funktionsfähigkeit angezeigt habe, wie auch bei Durchfahren der Mautbalken das einmalige Kontrollsignal ertönt sei.

Die ASFINAG hat unbestritten zum Zeitpunkt der Anhaltung am 31.10.2016 die Funktionslosigkeit der GO-Box festgestellt. Zu den in den Straferkenntnissen vorgeworfenen Übertretungen konnten lediglich die fehlenden Zahlungseingänge sowie die Lichtbilder der stationären Kontrolleinheit beigebracht werden. Die ggst verwendete GO-Box wurde von den Mautorganen der ASFINAG eingezogen und dem weiteren Verwertungsprozess unterzogen.

Wie beweiswürdigend ausgeführt, konnten die dem Beschwerdeführer vorgeworfenen Übertretungen, der fehlende Vergewisserung der Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggerätes, letztlich nicht mit der für ein Verwaltungsstrafverfahren erforderlichen Sicherheit festgestellt werden.

Insbesondere das glaubhafte Vorbringen des Lenkers, dass die Funktionskontrolle vorschriftsgemäß durchgeführt wurde und die BO-Box zu allen vorgeworfenen Tatzeitpunkten augenscheinlich funktioniert habe, konnte im Verfahren trotz Einvernahme des Mautaufsichtsorganes nicht widerlegt werden.

Selbst wenn die Einwendung des Beschwerdeführers, dass der einmalige Signalton ertönt sei, als Schutzbehauptung bewertet würde, wäre die unter Pkt 8.2.4.3.3. der Mautordnung anzuwendende Regelung, dass, wenn kein Signalton ertönt und die fünf angeführten Punkte eingehalten werden, keine Verpflichtung zur Nachzahlung entstehe, im ggst Fall anzuwenden gewesen.

In Ansehung des beweiswürdigend festgestellten Sachverhaltes bleiben daher für das Landesverwaltungsgericht Salzburg Zweifel an der Verwirklichung des Tatbildes des vorschriftswidrigen Verhaltens des Beschwerdeführers, dass die gesetzliche Mitwirkungspflicht, wie im Spruch der bekämpften Straferkenntnisse vorgeworfen, nicht eingehalten wurde.

Es konnte nicht mit der für ein Verwaltungsstrafverfahren erforderlichen Sicherheit festgestellt werden, dass der Beschwerdeführer als verantwortlicher Lenker zu den vorgeworfenen Tatzeitpunkten tatsächlich die Funktion des Fahrzeuggerätes nicht überprüft hat. Insbesondere konnte aufgrund der nicht mehr vorhandenen GO-Box kein Sachverständigengutachten als Beweismittel eingeholt werden, welches dem Vorbringen des Beschwerdeführers entgegengehalten werden hätte können. Nach dem Grundsatz "in dubio pro reo" war die Einstellung des Verfahrens zu erlassen (VwGH 16.12.2010, Zahl 2009/16/0094; 29.06.2012, Zahl 2012/02/0097).

Das gegen den Beschwerdeführer geführte Strafverfahren wegen Übertretung der §§ 20 Abs 2 iVm § 6 und § 7 Abs 1 BStMG und Punkt 8.2. der Mautordnung Teil B der ASFINAG war gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG einzustellen, zumal die dem Beschwerdeführer zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden konnte.

Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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

keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

in dubio pro reo, Funktionsfähigkeit der GO-Box, Erkennbarkeit, vorgeworfener Tatzeitpunkt

Anmerkung

ao Revision erhoben 17.8.2017

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGSA:2017:405.4.1119.1134.1.8.2017

Zuletzt aktualisiert am

17.08.2017

Quelle: Landesverwaltungsgericht Salzburg LVwg Salzburg, <https://www.salzburg.gv.at/lvwg>

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at