

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

28.11.2006

Geschäftszahl

2005/06/0156

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Senatspräsidentin Dr. Giendl und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Rosenmayr und Dr. Bayjones als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Khozouei, über die Beschwerde des AE in K, Deutschland, vertreten durch Mag. Michael Tinzl, Mag. Albert Frank und Mag. Norbert Tanzer, Rechtsanwälte in 6020 Innsbruck, Museumstraße 21, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol vom 24. März 2005, GZen: uvs-2004/26/128-17, uvs-2004/26/129-17, uvs-2004/26/130-17, betreffend Übertretungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (weitere Partei: 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 Kostenbegehren des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie wird abgewiesen.

Begründung

Die Bezirkshauptmannschaft K erkannte den Beschwerdeführer mit Strafverfügungen vom 4. August 2004 wegen Übertretungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes für schuldig, die er am 1. April 2004 um 6.31 Uhr bzw. am 2. April 2004 um 6.24 Uhr und um 12.07 Uhr in "K, A 12, km 04,00" als Lenker des Lastkraftwagens mit dem deutschen Kennzeichen X (...) begangen habe, und verhängte über ihn jeweils eine Geldstrafe in der Höhe von EUR 400,-- (Ersatzfreiheitsstrafe jeweils von 96 Stunden).

Der Beschwerdeführer erhob dagegen jeweils Einsprüche, die von ihm nicht weiter begründet wurden.

Mit Straferkenntnis vom 14. September 2004 legte die Bezirkshauptmannschaft K dem Beschwerdeführer zur Last, er habe am 1. April 2004, um 06.31 Uhr, auf der "A 12, km 04,00, Gemeinde K, Fahrtrichtung Salzburg" als Lenker eines Lastkraftwagens mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t mit dem Kennzeichen X (D) 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 t beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt (Absätze 1 bis 3 des Spruches). Über dem dritten Absatz ist folgende Überschrift angeführt: "Festgestellte Mängel".

Der weitere Inhalt dieses Spruches (Absätze 4 bis 6) lautete wie folgt:

"Es wurde festgestellt, dass ein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät nicht angebracht war und dadurch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Der Beschuldigte hat somit zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort als Fahrzeuglenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen entgegen § 6 BStMG iVm § 7 Abs. 1 BStMG keine fahrleistungsabhängige Maut durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut (im Pre-Pay- oder Post-Pay-Verfahren) ordnungsgemäß entrichtet, obwohl die Benutzung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt.

Im gegenständlichen Fall ist die Maut nicht durch Einsatz eines Fahrzeuggerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im

Nachhinein entrichtet worden, weil kein für die elektronische Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut zwingend vorgeschriebenes Fahrzeuggerät angebracht war."

Der Beschwerdeführer habe dadurch § 20 Abs. 2 i.V.m. §§ 6, 7 Abs. 1 und § 8 Abs. 1 Bundesstraßen-Mautgesetz verletzt und es werde über den Beschwerdeführer gemäß § 20 Abs. 2 BStMG eine Geldstrafe in der Höhe von EUR 400,-- (Ersatzfreiheitsstrafe 2 Tage) verhängt.

Mit zwei weiteren Bescheiden der Bezirkshauptmannschaft K vom 14. September 2004 wurden dem Beschwerdeführer wiederum als Lenker des Lastkraftwagens mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t mit dem Kennzeichen X (D) Übertretungen des § 20 Abs. 2 BStMG wegen Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes am 2. April 2004 um 6.24 Uhr auf der "A 12, km 04,00, Gemeinde K, Fahrtrichtung Innsbruck" bzw. am 2. April 2004, um 12.07 Uhr auf der "A 12, km 04,00, Gemeinde K, Fahrtrichtung Salzburg" ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, angelastet. Die weiteren drei Absätze im Spruch stimmen jeweils mit den wiedergegebenen Absätzen des eingangs angeführten Straferkenntnisses überein.

Die belangte Behörde wies die dagegen erhobenen Berufungen des Beschwerdeführers mit dem angefochtenen Bescheid in den Spruchpunkten I bis III jeweils ab und ordnete jeweils im Spruch des Straferkenntnisses folgende gleich lautende Änderungen an:

"1. Bei der als erwiesen angenommenen Tat wird die Wortfolge 'Festgestellte Mängel' gestrichen, im zweiten Absatz nach dem Wort 'vorgeschriebenes' ein Beistrich gesetzt und das Wort 'funktionsfähiges' eingefügt und werden der vorletzte und letzte Absatz (d.i. der Textteil beginnend mit der Wortfolge 'Der Beschuldigte hat somit ...' und endend mit der Wortfolge '... angebracht war.')

ebenfalls gestrichen.
2. Bei den durch die Tat verletzten Verwaltungsvorschriften hat es statt '§ 20 Abs. 2 iVm §§ 6, 7 Abs. 1 und § 8 Abs. 1 BStMG' nunmehr '§ 20 Abs. 2 iVm §§ 6 und 7 Abs. 1 BStMG' zu lauten."

Die belangte Behörde führte im Wesentlichen aus, dass der Beschwerdeführer den Lastkraftwagen mit dem deutschen Kennzeichen X (D), höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t, am 1. April 2004 um 6.31 Uhr, auf der A 12 Intalautobahn bei Straßenkilometer 4,00 in Fahrtrichtung Salzburg, am 2. April 2004 um 6.24 Uhr am selben Ort in Fahrtrichtung Innsbruck und am 2. April 2004 um 12.07 Uhr wiederum in Fahrtrichtung Salzburg gelenkt habe. Die Fahrten zu den angeführten Zeitpunkten seien jeweils mit einer automatischen Überwachungskamera festgehalten worden. Zwischen den einzelnen Tatzeitpunkten habe der Beschwerdeführer das mautpflichtige Straßennetz jeweils verlassen. In dem betreffenden Lastkraftwagen sei zwar eine GO-Box installiert gewesen, diese habe allerdings einen Defekt aufgewiesen, sodass es zu keiner Kommunikation mit den Mautabbuchungsstellen gekommen sei. Folglich sei zu den angegebenen Zeitpunkten auch die fahrleistungsabhängige Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet worden. Am 1. April 2004 und am 2. April 2004 hätten überhaupt keine Kommunikationen zwischen der betreffenden GO-Box und einer Mautabbuchungsstelle stattgefunden. Auch eine Nachentrichtung der Maut sei nicht erfolgt. Für die GO-Box sei bei der Systemanmeldung als Zahlungsverfahren die Verrechnung im Nachhinein angegeben worden (Post-Pay-Verfahren). Zwischen dem 26. März 2004 und dem 5. April 2004 seien allerdings keine Mautabbuchungen vorgenommen worden. Am 5. April 2005 habe das Mautaufsichtsorgan C.K. den Beschwerdeführer als Lenker des bezeichneten Lastkraftwagens in St. Pölten und zwar beim sogenannten "Trucker-Stopp" kontrolliert. Dabei sei vom Aufsichtsorgan festgestellt worden, dass die GO-Box defekt sei. Diese habe auf Knopfdruck keine Reaktion mehr gezeigt. Bereits zuvor habe bei der Vorbeifahrt am Lastkraftwagen vom Mautaufsichtsorgan keine Kommunikation mit der GO-Box erfolgen können. Bei der betreffenden Kontrolle habe das Mautaufsichtsorgan dem Beschwerdeführer außerdem die Entrichtung der Ersatzmaut für die durch eine Systemabfrage festgestellten Übertretungen der Mautordnung am 1. April 2004 bzw. am 2. April 2004 angeboten. Die Bezahlung der Ersatzmaut sei vom Beschwerdeführer abgelehnt worden. In der Folge sei die defekte GO-Box an einer am Kontrollort befindlichen Vertriebsstelle ausgetauscht worden.

Die Feststellungen betreffend die Tatorte, die Tatzeiten, die jeweilige Lenkereigenschaft und das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug ergäben sich unstrittig aus den erstinstanzlichen Akten sowie aus den durch die belangte Behörde ergänzend eingeholten Lichtbildern. Die Feststellungen bezüglich der Anhaltung und Kontrolle des Beschwerdeführers, des dabei festgestellten Defektes an der GO-Box und deren Austausch sowie die Feststellungen über das Angebot zur Entrichtung der Ersatzmaut ergäben sich aus den Angaben des Mautaufsichtsorganes C.K. bei deren Einvernahme als Zeugin in der öffentlich-mündlichen Berufungsverhandlung am 20. Dezember 2004. Die Zeugin habe bei ihrer Befragung einen glaubwürdigen Eindruck hinterlassen und habe zur Kontrolle am 5. April 2004 detaillierte Angaben machen können. Für die belangte Behörde habe daher keine Veranlassung bestanden, die Richtigkeit dieser Angaben anzuzweifeln. Die Behauptung des Beschwerdeführers, ihm sei die Entrichtung der Ersatzmaut niemals angeboten worden, stelle nach Ansicht der belangten Behörde daher eine bloße Schutzbehauptung dar. Seitens der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG) sei mitgeteilt worden, dass für den 1. April 2004 und den 2. April 2004 keine Einzelleistungsinformationen im System gespeichert seien und es auch zu keiner Nachentrichtung der Maut gekommen sei. Für die belangte Behörde habe auch keine Veranlassung bestanden, die Richtigkeit dieser Angaben anzuzweifeln, zumal sie einerseits Bestätigung durch die Aussage der Zeugin K. fänden, wonach die GO-Box bei der Kontrolle am 5. April 2004 auch auf Knopfdruck keine Reaktionen gezeigt habe und andererseits auch aus den vom Beschwerdeführer selbst vorgelegten Abrechnungen erkennbar sei, dass

u.a. für den 1. und 2. April 2004 keine Abbuchungen erfolgt seien, obwohl das betreffende Kraftfahrzeug an diesen Tagen unstrittig auf mautpflichtigen Straßen benützt worden sei und daher bei ordnungsgemäßem Funktionieren der GO-Box Kommunikationen mit den Mautabbuchungsstellen bzw. Mautleistungen vermerkt sein müssten. Aus dem im Berufungsverfahren ergänzend vorgelegten Schreiben des Fuhrunternehmens hinsichtlich der Fahrstrecken sei zu entnehmen, dass der Beschwerdeführer zwischen den einzelnen Tatzeitpunkten das mautpflichtige Straßennetz jeweils verlassen habe.

Auf Grund des angeführten Sachverhaltes stehe fest, dass der Beschwerdeführer, indem er zu den genannten Zeitpunkten jeweils am selben Ort ein Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t auf einer mautpflichtigen Straße gelenkt habe, ohne die "zeitabhängige" (gemeint offensichtlich: fahrleistungsabhängige) Maut ordnungsgemäß zu entrichten, in allen drei verfahrensgegenständlichen Fällen den objektiven Tatbestand der Mautprellerei gemäß § 20 Abs. 2 BStMG verwirklicht habe. Dem Beschwerdeführer liege nach Ansicht der belangten Behörde auch jeweils ein Verschulden zur Last. Dem Beschwerdeführer sei mit seinem Vorbringen eine Glaubhaftmachung im Sinne des § 5 Abs. 1 zweiter Satz VStG dahin, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden treffe, nicht gelungen. Im vorliegenden Fall seien jedenfalls am 1. und am 2. April 2004 keine Kommunikationen zwischen der im betreffenden Lastkraftwagen verwendeten GO-Box und den Mautabbuchungsstellen erfolgt, da das betreffende Gerät offenkundig defekt gewesen sei. Dass dieser Defekt für den Lenker bei Durchführung der gebotenen Kontrollmaßnahmen nicht feststellbar gewesen sei, sei für die belangte Behörde nicht glaubhaft. Wie nämlich bei der Kontrolle am 5. April 2004 festgestellt habe werden können, habe die GO-Box keinerlei Funktionen mehr gezeigt. Bei Betätigung der Bedienungstaste habe sich keine Reaktion ergeben, d.h. es habe weder die Leuchtanzeige "Statusabfrage" noch die Leuchtanzeige "Achsenzahl" aufgeblinkt. Auch bei der der Kontrolle vorausgegangenen Vorbeifahrt am Lastkraftwagen habe keine Kommunikation zur GO-Box hergestellt werden können. Zudem habe der Beschwerdeführer bei der Anhaltung nach den glaubwürdigen Angaben des Mautaufsichtsorgans erklärt, dass die GO-Box nicht "piepse". Damit hätten mehrere Umstände vorgelegen, auf Grund derer dem Beschwerdeführer hätte klar sein müssen, dass die GO-Box nicht mehr funktionstüchtig sei. Dass die vom Beschwerdeführer selbst zugestandene Funktionsstörung (kein Signalton) erst kurzfristig vorgelegen sei, habe dieser, was an sich eine nahe liegende Verantwortung gewesen wäre, bei der Anhaltung nicht behauptet. Dies ergebe sich aus den Angaben der Zeugin K., die noch detaillierte Erinnerungen an den betreffenden Vorfall gehabt habe und bei ihrer Einvernahme daher auf eine solche Rechtfertigung zweifelsfrei hingewiesen hätte.

Nach Ansicht der belangten Behörde sei daher davon auszugehen, dass die am 5. April 2004 festgestellte Störung auch zu den verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkten bereits vorgelegen sei und bei entsprechender Sorgfalt (Statusabfrage) vom Beschwerdeführer hätte erkannt werden müssen. Die Ausführungen des Beschwerdeführers hätten ein fehlendes Verschulden im Übrigen schon deshalb nicht glaubhaft machen können, weil sie in mehrfacher Hinsicht unrichtig seien. So treffe es nicht zu, dass die GO-Box - wie in der Berufungsergänzung behauptet - am 28. oder 29. März 2004 ausgetauscht worden sei. Wie seitens der ÖSAG mitgeteilt worden sei, sei ein Austausch erst am 5. April 2004 erfolgt, was sich mit den Angaben der Zeugin K. decke, wonach im Zuge der an diesem Tag von ihr durchgeführten Kontrolle die GO-Box an der am betreffenden Parkplatz befindlichen Vertriebsstelle erneuert worden sei. Ebenso treffe es nicht zu, dass - wie vom Beschwerdeführer vorgebracht - die Mitarbeiter der ASFINAG einen Austausch des Gerätes vorgenommen hätten. Seitens der ÖSAG sei glaubhaft versichert worden, dass eine GO-Box nur an einer Vertriebsstelle, nicht aber von Mitarbeitern der ASFINAG erworben bzw. ausgetauscht werden könnte. Auf Grund dieser offenkundigen Unrichtigkeiten sei auch das weitere Vorbringen nicht zielführend, dass der Beschwerdeführer nach dem Austausch auf Grund der Piepstone vom Funktionieren der GO-Box ausgehen habe können, zumal der Austausch offenkundig erst nach den verfahrensgegenständlichen Übertretungen erfolgt sei. Im Ergebnis sei daher davon auszugehen, dass auch zu den verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkten bereits ein Defekt an der GO-Box vorgelegen sei. Wenn der Beschwerdeführer, weil er den Defekt mangels entsprechender Sorgfalt nicht erkannt habe, dennoch eine mautpflichtige Straße befahren und dabei die fahrleistungsabhängige Maut mehrfach nicht ordnungsgemäß entrichtet habe, liege ihm jedenfalls Fahrlässigkeit zur Last.

Bei den dem Beschwerdeführer angelasteten Übertretungen handle es sich jeweils um ein Dauerdelikt. Beim Dauerdelikt seien tatbestandsmäßige Einzelhandlungen so lange als Einheit und damit als eine Verwaltungsübertretung anzusehen und dementsprechend auch nur mit einer Strafe zu bedenken, als der Täter nicht nach außen erkennbar seine deliktische Tätigkeit aufgegeben habe. Im vorliegenden Fall bedeute dies, dass es sich bei den betreffenden Fahrten bis zum jeweiligen Verlassen der mautpflichtigen Mautstrecke jeweils um eine Übertretung gehandelt habe. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Hinweis auf das Erkenntnis vom 3. November 1981, Zlen. 07/1211, 1725, 3523/80 u.a.) erweise sich die Festlegung der Tatzeiten mit jenen Zeitpunkten, zu denen die Taten jeweils entdeckt bzw. mittels Überwachungskamera bildlich festgehalten worden seien, nach Ansicht der belangten Behörde als nicht rechtswidrig (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 4. Februar 1993, Zl. 92/18/0427, u.a.). Damit seien die Tatzeiten zunächst in zeitlicher Hinsicht soweit präzisiert, dass es dem Beschwerdeführer möglich gewesen sei, auf die konkreten Tatvorwürfe bezogene Beweise anzubieten, um diese zu entkräften. Auch die Gefahr einer Doppel- oder Mehrfachbestrafung bestehe nicht. Mit der Erlassung der Straferkenntnisse

seien die betreffenden Fahrten von der Auffahrt bis zum jeweiligen Verlassen des mautpflichtigen Straßennetzes verwaltungsstrafrechtlich erfasst.

Wenn der Beschwerdeführer in der ergänzenden Eingabe vom 7. Jänner 2005 weiters vorbringe, dass im Lastkraftwagen entgegen der Ansicht der Erstinstanz sehr wohl eine GO-Box installiert gewesen sei, eine allfällige Verletzung von Kontrollpflichten außerdem nicht Gegenstand des behängenden Verwaltungsstrafverfahrens gewesen sei und eine nachträgliche Korrektur oder Änderung des Verwaltungsstrafatbestandes nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes nicht erfolgen könne, erweise sich auch dieses Vorbringen als nicht zielführend. Damit wolle der Beschwerdeführer offenkundig wiederum einen Widerspruch des Tatvorwurfes zu § 44a Z. 1 VStG aufzeigen bzw. mache er letztlich den Eintritt der Verfolgungsverjährung geltend. Diesbezüglich sei festzuhalten, dass wesentliche Tatbestandsmerkmale der den Beschwerdeführer angelasteten Übertretungen das Befahren einer mautpflichtigen Straßens Strecke und die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut seien. Ob nun die Nichtentrichtung der Maut daraus resultiere, dass im Kraftfahrzeug keine GO-Box verwendet werde oder aber die vorhandene GO-Box - dem Fahrer vorwerfbar - nicht ordnungsgemäß funktioniere, stelle eine bloße Spezifizierung der Tat dar. Auch wenn eine solche nähere Umschreibung fehle oder diese unzutreffend sei, habe dies nach Ansicht der belangten Behörde keine Auswirkungen hinsichtlich des Vorliegens einer tauglichen Verfolgungshandlung. Die belangte Behörde könne daher insofern auch jederzeit eine Richtigstellung vornehmen und zwar entgegen der offenkundigen Rechtsansicht des Beschwerdeführers auch nach Ablauf der Verfolgungsverjährungsfrist.

Auch die Ansicht des Beschwerdeführers, es sei gesetzwidrigerweise die Bezahlung der Ersatzmaut nicht angeboten worden und sei daher die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens (derzeit) unzulässig bzw. nichtig, werde von der belangten Behörde nicht geteilt. § 20 Abs. 3 BStMG normiere einen Strafaufhebungsgrund. Das bedeute, dass ein Lenker mit der Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes ohne ordnungsgemäße Entrichtung der Maut das strafbare Verhalten bereits verwirklicht habe. Bei Bezahlung der Ersatzmaut entfalle die Strafbarkeit aber (nachträglich) wieder. Wenn der Beschwerdeführer also offenkundig meine, ein strafbares Verhalten liege erst vor, wenn der Aufforderung zur Entrichtung der Ersatzmaut nicht entsprochen worden sei, lasse er den klaren Gesetzeswortlaut außer Acht. Wäre dies vom Gesetzgeber beabsichtigt gewesen, hätte es in der betreffenden Bestimmung statt "werden straflos" wohl "sind straflos" heißen müssen. Durch die Regelungen im § 19 BStMG über die Entrichtung der Ersatzmaut bzw. im § 20 Abs. 3 BStMG werde aber nach Ansicht der belangten Behörde auch kein "Verfolgungshindernis" normiert. Wie sich aus den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage ergebe, sei § 20 Abs. 3 BStMG "nach dem bewährten Muster von Art. IX Abs. 4 EGVG und § 12 Abs. 3 BStFG 1996" erlassen worden. Greife man nun auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu § 12 Abs. 3 BStFG 1996 zurück, so habe der Verwaltungsgerichtshof in mehreren Erkenntnissen klar zum Ausdruck gebracht, dass die erfolgte Aufforderung zur Zahlung gemäß § 12 Abs. 3 BStFG 1996 nicht Voraussetzung für die Strafbarkeit des Betroffenen sei. Der Verwaltungsgerichtshof sei demnach von einem strafbaren Verhalten und damit der Zulässigkeit der Bestrafung auch dann ausgegangen, wenn dem Lenker durch das Aufsichtsorgan die Entrichtung der Ersatzmaut nicht angeboten worden sei (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 9. September 1999, Zl. 98/06/0105).

Die Anwendbarkeit des § 19 Abs. 2 BStMG sei auch deshalb nicht in Betracht gekommen, weil der Beschwerdeführer erst am 5. April 2004 einer Kontrolle unterzogen worden sei. Wenn nun in dieser Bestimmung von "der Betretung bei der Verwaltungsübertretung" die Rede sei, könne darunter nur eine Betretung auf frischer Tat, also in so engem zeitlichen Zusammenhang zur Tathandlung gemeint sein, dass die Täter Eigenschaft des Lenkers unzweifelhaft feststehe. Dies sei bei einer Anhaltung, die 3 bzw. 4 Tage nach der Tathandlung erfolge, nicht der Fall.

Aber auch § 19 Abs. 4 BStMG sei nicht anzuwenden gewesen. Nach dieser Bestimmung sei der Zulassungsbesitzer jedenfalls nur dann zur Bezahlung der Ersatzmaut aufzufordern, wenn ihn eine Haftung gemäß § 23 leg. cit. treffe. Nachdem im vorliegenden Fall der betreffende Lastkraftwagen vom Zulassungsbesitzer an den Arbeitgeber des Beschwerdeführers vermietet worden sei, komme § 23 BStMG aber nach Ansicht der belangten Behörde nicht zum Tragen. Nach den Erläuterungen der Regierungsvorlage sei die Solidarhaftung des Zulassungsbesitzers unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten (Art. 7 B-VG) nur damit zu rechtfertigen, dass ihn eine Verantwortung für das Fahrzeug treffe, weil er darüber verfügen könne und er aus der Verwendung desselben auf dem mautpflichtigen Straßennetz den wirtschaftlichen Nutzen ziehe. Beides treffe gegenständlich auf Grund der erfolgten Vermietung des Lastkraftwagens nicht zu.

Abgesehen davon sei dem Beschwerdeführer vom Mautaufsichtsorgan bei der Anhaltung am 5. April 2004 die Bezahlung der Ersatzmaut angeboten worden, was der Beschwerdeführer abgelehnt habe. Das diesbezüglich gegenteilige Vorbringen des Beschwerdeführers werde - wie bereits erwähnt - als bloße Schutzbehauptung angesehen.

Wenn der Beschwerdeführer schließlich ein Verschulden hinsichtlich der Nichtentrichtung der Maut bestreite und einen Buchungs- oder sonstigen Fehler im System der ASFINAG behaupte, sei auf die vorstehenden Ausführungen zu verweisen. Für die belangte Behörde stehe außer Zweifel, dass die GO-Box zu den Tatzeitpunkten nicht funktioniert habe. Ursache für die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der Maut sei also nicht ein Fehler im System, sondern ein Defekt des im betreffenden Sattelzugfahrzeug befindlichen Gerätes zur

elektronischen Mautentrichtung gewesen. Dass dem Berufungswerber das Nichterkennen dieser Funktionsstörung als Verschulden anzulasten sei, sei ebenfalls bereits dargetan worden.

In der dagegen erhobenen Beschwerde wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet. Auch die weitere Partei hat eine Stellungnahme mit einem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde eingebracht.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in einem gemäß § 12 Abs. 3 VwGG gebildeten Senat erwogen:

Im vorliegenden Fall kommt das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG, BGBl. I Nr. 109, in der Stammfassung zur Anwendung.

Gemäß § 1 Abs. 1 BStMG ist für die Benützung der Bundesstraßen mit Kraftfahrzeugen Maut zu entrichten.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, die näher genannten Anforderungen der EG-Richtlinie 1999/62/EG nicht entsprechen, von der Mautpflicht auszunehmen, sofern nicht eine Ausnahme gemäß Art. 7 Abs. 2 lit. b dieser Richtlinie zum Tragen komme.

Gemäß Abs. 3 dieser Bestimmung sind mautpflichtige Bundesstraßen (Mautstrecken) deutlich und rechtzeitig als solche zu kennzeichnen.

Gemäß § 2 leg. cit. ist die Maut entweder für zurückgelegte Fahrstrecken (fahrleistungsabhängige Maut) oder für bestimmte Zeiträume (zeitabhängige Maut) zu entrichten.

Gemäß § 4 leg. cit. sind Mautschuldner der Kraftfahrzeuglenker und der Zulassungsbesitzer. Mehrere Mautschuldner haften zur ungeteilten Hand.

Gemäß § 6 leg. cit. unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut.

Gemäß § 7 Abs. 1 leg. cit. 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.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung kann die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) 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.

Gemäß Abs. 3 dieser Bestimmung sind die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung in der Mautordnung zu treffen.

Gemäß § 8 Abs. 1 leg. cit. haben Lenker, soweit sie nicht von anderen in der Mautordnung vorgesehenen Formen der Mautentrichtung Gebrauch machen, vor der Benützung von Mautstrecken ihr Fahrzeug mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung haben sie 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.

Die näheren Bestimmungen über die Überprüfung der Geräte und die Pflichten im Fall von Funktionsstörungen sind gemäß Abs. 3 dieser Bestimmung in der Mautordnung zu treffen.

Gemäß § 14 Abs. 1 leg. cit. hat die ASFINAG Bestimmungen über die Benützung der Mautstrecken festzulegen (Mautordnung).

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung bedarf die Mautordnung der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Mautordnung den gesetzlichen Vorschriften entspricht und wenn sie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht zuwiderläuft.

Gemäß § 16 Abs. 1 leg. cit. ist die Mautordnung von der ASFINAG im Internet zu verlautbaren und muss frei von Sondergebühren jederzeit ohne Identitätsnachweis zugänglich sein.

Gemäß § 17 Abs. 1 leg. cit. hat die ASFINAG zur Mitwirkung an der Vollziehung dieses Gesetzes Mautaufsichtsorgane zu bestimmen.

Gemäß § 18 Abs. 1 leg. cit. wirken die Mautaufsichtsorgane an der Vollziehung dieses Gesetzes durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften, durch Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 19, durch Maßnahmen zur Einleitung des Verwaltungsstrafverfahrens, durch Einhebung vorläufiger Sicherheiten gemäß § 27 und durch Verhinderung der Fortsetzung der Fahrt gemäß § 28 mit.

Gemäß § 19 Abs. 1 leg. cit. ist in der Mautordnung für den Fall der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut eine Ersatzmaut festzusetzen, die den Betrag von EUR 300,-- einschließlich Umsatzsteuer nicht übersteigen darf.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung ist der Lenker anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt.

Kann wegen einer von einem Organ der öffentlichen Aufsicht dienstlich wahrgenommenen Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 keine bestimmte Person beanstandet werden, so ist gemäß Abs. 3 dieser Bestimmung nach Möglichkeit am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen zwei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so hat die ASFINAG gemäß Abs. 4 dieser Bestimmung den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organes der öffentlichen Aufsicht beruht und die Geltendmachung der Haftung gemäß § 23 weder offenbar unmöglich noch wesentlich erschwert sein wird.

Scheidet auch eine schriftliche Aufforderung gemäß Abs. 4 aus, so ist gemäß Abs. 5 dieser Bestimmung anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut jenes Fahrzeuges, mit dem die Tat begangen wurde, der Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organes der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu richten, der bei der Leistung der Ersatzmaut als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert.

Gemäß § 20 Abs. 2 BStMG begehen Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von EUR 400,-- bis zu EUR 4.000,-- zu bestrafen.

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

Gemäß § 23 Abs. 1 leg. cit. haften Zulassungsbesitzer für die über die Lenker ihres Fahrzeuges wegen Übertretung des § 20 Abs. 2 verhängten Geldstrafen und für die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand, wenn sie dem Lenker das Fahrzeug selbst oder über Dritte überlassen haben.

Der Beschwerdeführer macht geltend, dass die Abänderung des erstinstanzlichen Bescheides dahin, dass kein vorgeschriebenes "funktionsfähiges" Fahrzeuggerät (statt bloß "vorgeschriebenes Fahrzeuggerät") angebracht gewesen sei, keine bloße Spezifizierung der Tat darstelle. Eine derartige Abänderung nach Ablauf der Frist für die Verfolgungsverjährung sei nicht zulässig. Nach § 7 Abs. 1 BStMG sei 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. Die Pflichten des Lenkers des Lastkraftwagens selbst seien im § 8 leg. cit. benannt. Eine Bestrafung, weil ein Gerät zwar vorhanden, jedoch nicht funktioniert habe, würde zu einer unzulässigen Erfolgshaftung des Lenkers führen und sei im Gesetz keinesfalls vorgesehen. Es sei auch denkbar, dass die GO-Box selbst funktioniere und es deshalb zu keinen Abbuchungen oder Signaltönen komme, weil andere Teile des Systems mangelhaft seien.

Die Mautordnung sei ab 1. Juli 2004 geändert worden. Auf Grund des Günstigkeitsprinzipes (§ 1 Abs. 2 VStG) sei die Neufassung jedenfalls beachtlich, zumal die belangte Behörde ihr Straferkenntnis erst später gefällt habe. Gemäß Punkt 8.2.4.3.3. "Kein Signal Ton" bestehe keine Verpflichtung zur Nachzahlung der Maut im Sinne von Punkt 7.1. der Mautordnung Teil B, wenn

- die GO-Box ordnungsgemäß montiert worden sei
- die GO-Box im System angemeldet
- die Funktionsfähigkeit überprüft und
- das Kennzeichen des mautpflichtigen Fahrzeuges zum System angemeldet worden sei.

Daraus ergebe sich eindeutig, dass der Lenker nicht schlechthin für das Funktionieren der Geräte einzustehen habe. Erstinstanzlich sei dem Beschwerdeführer eine Verletzung der in § 8 Abs. 2 BStMG vorgesehenen Kontrollpflichten nicht vorgeworfen worden. Dem Fahrzeuglenker könne daher nur angelastet werden, dass er ein solches Gerät überhaupt nicht angebracht habe. Im vorliegenden Verfahren sei aber nicht mehr strittig, dass das Fahrzeug mit einer GO-Box ausgestattet gewesen sei.

Diesen Vorbringen des Beschwerdeführers kommt keine Berechtigung zu.

Die im vorliegenden Fall jeweils begangene strafbare Handlung betraf gemäß § 20 Abs. 2 BStMG die Benützung von Mautstrecken durch den Beschwerdeführer als Lenker eines Lastkraftwagens mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige

Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben. Die jeweiligen Verwaltungsstraftatbestände sind in den ersten drei Absätzen der erstinstanzlich ergangenen Straferkenntnisse angeführt. Wenn die Sprüche der erstinstanzlichen Straferkenntnisse (in den Absätzen 4 bis 6) jeweils weitere Feststellungen der Verwaltungsstraßbehörde enthielten und die belangte Behörde im aufrechterhaltenen vierten Absatz des Spruches die Einfügung des Wortes "funktionsfähiges" anordnete, handelt es sich dabei nicht um eine maßgebliche Änderung der dem Beschwerdeführer vorgeworfenen Verwaltungsstraftaten.

Es ist auch klarzustellen, dass § 8 Abs. 2 leg. cit. lediglich Kontrollpflichten für den Lenker eines Lastkraftwagens, das der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegt, normiert, die dieser zur Einhaltung der Mautpflicht bei Benützung von Mautstrecken im Falle der Verwendung eines Gerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut zu erfüllen hat. Abgesehen davon kann der Ausdruck "zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut" im § 7 Abs. 1 leg. cit. nur in dem Sinne verstanden werden, dass der Gesetzgeber damit auch immer funktionsfähige Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut meint.

Gemäß § 1 Abs. 2 VStG richtet sich die Strafe nach dem zur Zeit der Tat geltenden Recht, es sei denn, dass das zur Zeit der Fällung des Bescheides in erster Instanz geltende Recht für den Täter günstiger wäre. Das "Günstigkeitsprinzip" des § 1 Abs. 2 VStG bezieht sich auf die die Strafe betreffenden Bestimmungen (vgl. das hg. Erkenntnis vom 19. Mai 1993, Zl. 92/09/0031). Dieses Günstigkeitsprinzip kommt aber auch immer dann zur Anwendung, wenn die Strafbarkeit eines Verwaltungsstraftatbestandes nach dem Zeitpunkt der Begehung zur Gänze weggefallen ist. Der Verwaltungstatbestand der Mautprellerei gemäß § 20 Abs. 2 BStMG war sowohl im Zeitpunkt der Begehung der verfahrensgegenständlichen Straftaten als auch im Zeitpunkt der Erlassung des erstinstanzlichen Straferkenntnisses in Geltung.

Die vom Beschwerdeführer angeführten Bestimmungen in Punkt 8.2.4.3.3. der ab 1. Juli 2004 geltenden Mautordnung (Version 5) darüber, wann keine Verpflichtung zur Nachzahlung bestehen soll, sieht Folgendes vor (zum besseren Verständnis dieser Regelung werden Teile des Punktes "8.2.4.3. Während der Fahrt" auch wiedergegeben):

"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 Nutzer

- 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 Nutzer 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 GO SERVICE CENTER oder an die nächste GO VERTRIEBSSTELLE) zurückgerufen.

8.2.4.3.2 Vom Nutzer zu beachtendes akustisches Signal - Vier kurze Signal-Töne: Es hat keine Mautentrichtung

stattgefunden, weil insbesondere vom Nutzer Bestimmungen der Mautordnung Teil B nicht beachtet wurden. In diesem Fall hat dann jeder Nutzer seiner Nachzahlungsverpflichtung im Sinne von Punkt 7.1 der Mautordnung Teil B im vollem Umfang nachzukommen, andernfalls der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 der Mautordnung Teil B 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 von Punkt 7.1 der Mautordnung Teil B, dies jedoch ausnahmslos nur unter Einhaltung aller nachfolgenden Bedingungen:

- o Die GO-Box wurde im Sinne von Punkt 8.1 der Mautordnung Teil B ordnungsgemäß montiert.
- o Die GO-Box wurde mit einem zugelassenen Zahlungsmittel für das Post-Pay-Verfahren im System angemeldet bzw. mit einem ausreichenden Mautguthaben aufgeladen.
- o Die Funktionsfähigkeit der GO-Box wurde im Sinne von Punkt 8.2.4.2 sowie Punkt 8.2.4.4 der Mautordnung Teil B überprüft.
- o Das Kennzeichen des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges wurde im Sinne von Punkt 5.5 der Mautordnung Teil B korrekt zum System angemeldet.

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

Zur Verifizierung der akustischen Anzeige kann die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut beim GO 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 Mautordnung Teil B). Der Nutzer hat auch die Möglichkeit, sich zuerst an das Call Center

(siehe auch Punkt 13 Mautordnung Teil B) zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden."

Zur Überprüfung der GO-Box gemäß Punkt 8.2.4.4. ist in der Mautordnung ausgeführt, dass der Kraftfahrzeuglenker die Funktionsfähigkeit der GO-Box nach der Fahrt auf mautpflichtigen Strecken neuerlich zu überprüfen habe und bei nicht mehr gegebener Funktionsfähigkeit der GO-Box (analog den Bestimmungen in Punkt 8.2.4.2. der Mautordnung Teil B betreffend die Überprüfung der GO-Box vor der Fahrt) gegebenenfalls einen offenen Mautbetrag mittels Nachentrichtung gemäß Punkt 7.1. Mautordnung Teil B zu begleichen habe. Ansonsten werde der Tatbestand der Mautprellerei gemäß Punkt 10 Mautordnung Teil B verwirklicht.

Die vom Beschwerdeführer angesprochene Regelung im Punkt 8.2.4.3.3. der Mautordnung (Version 5) stellt offensichtlich auf den Fall ab, dass die GO-Box sowohl vor der Fahrt als auch nach der Fahrt auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft wurde und diese jeweils vorlag und somit von der Entrichtung der Maut ausgegangen werden kann, auch wenn beim Durchfahren der Mautabbuchungsstelle kein Signalton zu hören war. In diesem Fall besteht dann, was im Einklang mit der gesetzlichen Regelung in § 20 Abs. 2 leg. cit. steht, keine Verpflichtung zur Nachentrichtung der Maut. Abgesehen davon müssten Regelungen in der Mautordnung, soweit es der Wortlaut in der Mautordnung zulässt, immer gesetzeskonform ausgelegt werden. Im Sinne des dargelegten Verständnisses des Punktes 8.2.4.3.3. der Mautordnung weist der letzte Absatz in diesem Punkt auch darauf hin, dass zur Verifizierung der akustischen Anzeige die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut beim Go Service Center oder an jeder Go Vertriebsstelle überprüft werden könne. In gleicher Weise wird in diesem letzten Absatz dieser Regelung darauf hingewiesen, dass der Nutzer die Möglichkeit habe, sich zuerst an das Call-Center zu wenden, um dort über die Funktionstüchtigkeit der Mautanlage informiert zu werden. Diese Regelungen in der angeführten Mautordnung verändern den Verwaltungsstraftatbestand gemäß § 20 Abs. 2 BStMG somit nicht. Die Anwendung des Günstigkeitsprinzips kommt nicht in Betracht.

Der Beschwerdeführer ist auch nicht im Recht, wenn er meint, dass ihm die Verletzung der Kontrollpflichten gemäß § 8 Abs. 2 BStMG im vorgeworfenen Verwaltungsstraftatbestand binnen sechs Monaten nach Tatbegehung hätte vorgehalten werden müssen. Der Gesetzgeber hat vielmehr in dieser Bestimmung jene Sorgfaltspflichten des Lenkers eines entsprechenden Lastkraftwagens explizit zum Ausdruck gebracht, die im Zusammenhang mit der Einhaltung der Mautpflicht bei Benützung mautpflichtiger Straßen im Falle der Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut einzuhalten sind. Diese Pflichten fallen in den Bereich der objektiven Sorgfaltspflicht, die von einem besonnenen und einsichtigen Menschen zur Einhaltung der in Frage stehenden Rechtsvorschrift zu wahren ist, will sich diese Person nicht dem Vorwurf fahrlässigen Handelns aussetzen. Da § 20 Abs. 2 BStMG betreffend die Art des Verschuldens nichts vorschreibt, genügt aber gemäß § 5 Abs. 1 erster Satz VStG fahrlässiges Handeln.

Der Beschwerdeführer macht weiters eine nicht ausreichende Konkretisierung der Tat im Sinne des § 44a VStG geltend. Die fahrleistungsabhängige Maut könne jeweils nur für das Befahren eines bestimmten Straßenabschnittes eingehoben werden. Eine Übertretung könne daher nur innerhalb einer bestimmten Fahrstrecke und innerhalb eines Zeitrahmens erfolgen. In den Strafbescheiden seien jedoch nur exakte Zeitpunkte angeführt.

Auch dieses Vorbringen des Beschwerdeführers ist nicht zielführend. Wenn in den verfahrensgegenständlichen Verwaltungsstrafbescheiden als Tatzeit jeweils ein konkreter Zeitpunkt angegeben wurde, dann ist dies im Zusammenhang mit dem Vorwurf, dass der Beschwerdeführer in diesem Zeitpunkt an dem angegebenen Ort als Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t das mautpflichtige Straßennetz benützt habe, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, dahin zu verstehen, dass damit die in einem Zuge beginnend von der Auffahrt auf die mautpflichtige A 12 bis zu dem Zeitpunkt der Betretung vorgenommene Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes gemeint ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 27. Februar 1998, Zl. 98/06/0002).

Gemäß § 44a Z. 1 VStG hat der Spruch eines verwaltungsstrafrechtlichen Bescheides, wenn er nicht auf Einstellung lautet, u.a. die als erwiesen angenommene Tat zu enthalten. Nach der hg. Judikatur (vgl. das Erkenntnis eines verstärkten Senates vom 3. Oktober 1985, Slg. Nr. 11.894/A) ist der Vorschrift des § 44a Z. 1 VStG dann entsprochen, wenn

a) im Spruch des Straferkenntnisses dem Beschuldigten die Tat in so konkretisierter Umschreibung vorgeworfen ist, dass er in die Lage versetzt wird, auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise anzubieten, um eben diesen Tatvorwurf zu widerlegen, und

b) der Spruch geeignet ist, den Beschuldigten rechtlich davor zu schützen, wegen des selben Verhaltens nochmals zur Verantwortung gezogen zu werden.

Ausschließlich nach diesen Gesichtspunkten ist in jedem konkreten Fall insbesondere zu beurteilen, ob die im Spruch eines Straferkenntnisses enthaltene Identifizierung der Tat nach Ort und Zeit gemäß § 44a Z. 1 VStG genügt oder nicht. Im Lichte der angeführten Kriterien betreffend die ausreichende Konkretisierung der Tat bestehen bei dem dargelegten Verständnis des Spruches keine Bedenken gegen die vorgenommene Tatumschreibung.

Weiters führt der Beschwerdeführer ins Treffen, dass er im Berufungsverfahren eine detaillierte schriftliche Schilderung übermittelt habe. Nach der Überzeugung des Beschwerdeführers habe das Gerät äußerlich einwandfrei funktioniert. Weder am "Piepton" noch an der Statusabfrage sei für ihn ein Fehler zu erkennen gewesen. Zudem sei dem Schreiben der ÖSAG vom 7. Oktober 2004 zu entnehmen, dass teilweise Maut entrichtet worden sei und es liege eine Aufstellung vor, wonach am 1. und 2. April 2004 tatsächlich Mautgebühr abgebucht worden sei.

Dem ist entgegenzuhalten, dass sich die belangte Behörde - wie eingangs wiedergegeben - mit den rechtfertigenden Ausführungen des Beschwerdeführers im angefochtenen Bescheid entsprechend auseinander gesetzt hat. Es wurde im Detail ausgeführt, weshalb die belangte Behörde den Behauptungen des Beschwerdeführers, wonach er bei der Statusabfrage bzw. beim Durchfahren der Mautportale keine Funktionsstörung habe feststellen können, keinen Glauben geschenkt hat. Aus dem Akt ergibt sich auch, dass die ÖSAG mit ihrem E-Mail vom 2. November 2004 klarstellend zu ihrer Stellungnahme vom 7. Oktober 2004 der belangten Behörde mitgeteilt hat, dass für den

1. und 2. April 2004 keine Einzelleistungsinformationen für das vom Beschwerdeführer gelenkte Kraftfahrzeug aufscheinen würden. Wenn die belangte Behörde den bezogenen Ausführungen des Beschwerdeführers über das seiner Ansicht nach fehlende Verschulden auch deshalb keinen Glauben geschenkt hat, weil sie sich in mehrfacher Hinsicht als unrichtig herausstellten, kann der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden. Insbesondere hat sich aus den diesbezüglichen Angaben der ÖSAG ergeben, dass der vom Beschwerdeführer behauptete Austausch der GO-Box nicht am

28. oder 29. März 2004, sondern am 5. April 2004, also nach den verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkten, erfolgt ist. Wenn der Beschwerdeführer in der angeführten Stellungnahme das anzunehmende Funktionieren der GO-Box auf diesen Austausch stützte, wurde dieses Vorbringen von der belangten Behörde zu Recht als nicht zielführend beurteilt.

Der Beschwerdeführer meint weiters, dass im vorliegenden Fall dem Fahrzeughalter gemäß § 19 Abs. 4 BStMG schriftlich eine Ersatzmaut vorzuschreiben gewesen wäre. Ein Verwaltungsstrafverfahren sei erst dann einzuleiten, wenn diese Ersatzmaut nicht oder nur teilweise oder nicht fristgerecht bezahlt würde. Die belangte Behörde habe keine Feststellungen getroffen, ob der Beschuldigte zu den jeweiligen Tatzeitpunkten betreten, gegebenenfalls, ob ihm dabei die Bezahlung der Ersatzmaut angeboten und ob dem Fahrzeughalter schriftlich die Bezahlung der Ersatzmaut vorgeschrieben worden sei.

Auch mit diesem Vorbringen ist der Beschwerdeführer nicht im Recht. Die belangte Behörde hat sich mit der Frage der Bedeutung der im BStMG vorgesehenen Möglichkeit, eine Ersatzmaut zu entrichten, für ein strafbares Handeln gemäß § 20 Abs. 2 leg. cit. ausführlich auseinander gesetzt. Die belangte Behörde hat zutreffend die Auffassung vertreten, dass die Entrichtung der in der Mautordnung festgesetzten Ersatzmaut gemäß § 20 Abs. 3 BStMG einen Strafaufhebungsgrund darstellt. Das bedeutet, dass ein Lenker eines Lastkraftwagens im Sinne des § 6 BStMG mit der Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes ohne ordnungsgemäße Entrichtung der Maut das strafbare Verhalten bereits verwirklicht hat, bei Bezahlung der Ersatzmaut entfällt die Strafbarkeit aber (nachträglich) wieder. Aus den Regelungen der §§ 19 und 20 BStMG ergibt sich nicht, dass ein strafbares Verhalten gemäß § 20 Abs. 2 leg. cit. erst dann vorliegt, wenn der Aufforderung zur Entrichtung der Ersatzmaut nicht entsprochen wurde. Die belangte Behörde weist zutreffend auf den Wortlaut des § 20 Abs. 3 leg. cit., der davon spricht, dass Taten gemäß Abs. 1 und 2 straflos werden, und nicht davon, dass diese Taten straflos sind. Die Tat wird dann nicht straflos, wenn die in dieser Bestimmung genannten Beträge nicht entrichtet werden, mag auch die Aufforderung aus welchen Gründen immer unterblieben sein (vgl. das hg. Erkenntnis vom 18. Dezember 1997, Zl. 97/06/0242, zur früheren Regelung in § 12 Abs. 3 Bundesstraßen-Finanzierungsgesetz 1996). Das Unterbleiben einer Aufforderung gemäß § 19 BStMG hat die Folge, dass die Frist für die Bezahlung der Ersatzmaut nicht in Gang gesetzt wird, womit die Möglichkeit besteht, gegebenenfalls die Ersatzmaut noch im Zuge des Strafverfahrens "fristgerecht" zu bezahlen, um damit die Straflosigkeit im Sinne des § 20 Abs. 3 BStMG zu bewirken. Im Übrigen wurde der Beschwerdeführer, wie die belangte Behörde festgestellt hat, zur Bezahlung der Ersatzmaut aufgefordert und es wurde die Ersatzmaut nicht entrichtet.

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

Der Ausspruch über den Aufwandsersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG i.V.m. der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003. Der Antrag der weiteren Partei, des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, auf Kostenersatz für die gleichfalls erstattete Stellungnahme war abzuweisen, da die Bestimmungen über den Kostenersatz in den §§ 47 ff VwGG für diese Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens keinen Kostenersatz vorsehen.

Wien, am 28. November 2006