jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2018/7/13 LVwG-2018/35/1333-3

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.07.2018

Entscheidungsdatum

13.07.2018

Index

83 Natur- und Umweltschutz

Norm

IG-L §3 Abs1

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Dr. Christ über die Beschwerde von Herrn AA, Adresse 1, Z, vertreten durch Rechtsanwalt BB, Adresse 2, Y, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Z vom 24.4.2018, VK-****, betreffend eine Übertretung nach dem IG-L nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht erkannt:

1. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

2. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von Euro 13,00 zu leisten.

3. Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VGnicht zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

1. Verfahren betreffend das angefochtene Straferkenntnis vom 24.4.2018, VK-****:

Aufgrund einer Anzeige vom 15.1.2018 und einer daraufhin von der Bezirkshauptmannschaft Z veranlassten Aufforderung zur Lenkerbekanntgabe wurde gegenüber Herrn AA mittels Strafverfügung vom 22.3.2018, VK-****, wegen einer Übertretung gemäß § 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm § 3 Abs 1 der IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung von der belangten Behörde eine Geldstrafe in Höhe von 65,00 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 7 Stunden) verhängt.

Von Herrn AA, vertreten durch Rechtsanwalt BB, wurde dagegen fristgerecht ein begründeter Einspruch erhoben.

Ohne Durchführung eines weiteren Ermittlungsverfahrens wurde dem Beschwerdeführer mit dem in weiterer Folge erlassenen und nunmehr angefochtenen Straferkenntnis Folgendes zur Last gelegt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Tatzeit: 11.01.2018, 09.57 Uhr

Tatort: Gemeinde W, A 12 bei km **.**

Fahrzeug(e): PKW XX-XXXX

Sie haben als LenkerIn des angeführten Kraftfahrzeuges die gemäß § 3 Abs. 1 der IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl.Nr. 145/2014, im Sanierungsgebiet auf der A-12 Inntal Autobahn und der A-13 Brenner Autobahn erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 11 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz wurde bereits zu Ihren Gunsten abgezogen.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 30 Abs. 1 Zif. 4 Immissionsschutzgesetz-Luft i.V.m. der zitierten Verordnung

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe (€):

65,00

Gemäß:

§ 30 Abs. 1 Zif. 4 Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. Nr. 115/1997 i.d.g.F.

Ersatzfreiheitsstrafe:

7 Stunden“

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen wie folgt aus:

„Aufgrund des gesamten vorliegenden Akteninhalts steht die dem Beschuldigten zur Last gelegte Übertretung mit der für eine Bestrafung notwendigen Sicherheit fest. Die Geschwindigkeitsmessung erfolgte durch ein Abstandsmessgerät. Dies stellt grundsätzlich ein taugliches Mittel zur Feststellung der Geschwindigkeit eines Fahrzeuges dar.

Es wurde eine Geschwindigkeit von 115 km/h gemessen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und nach Abzug der in Betracht kommenden Messtoleranz entspricht dies einer Übertretungsgeschwindigkeit von 11 km/h.

(...)

Im gegenständlichen Fall können nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes gemäß§ 14 Abs. 1 IG-L 1997 für Kraftfahrzeuge iSd § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Nach § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 ist ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Unter diese Begriffsbestimmung fallen auch Elektroautos.

Die Ausnahme für Elektroautos gilt lediglich für zeitliche und räumliche Beschränkungen nach§ 14 Abs. 1 IG-L 1997, nicht aber für die angeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur IG-L-Novelle BGBl. I Nr. 77/2010 (782 Blg. XXIV. GR, 8) gibt es keine ex-lege Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahrzeuge mit Alternativantrieb (Vwgh Ra 2015/07/0078), da der Anwendungsbereich sehr gering ist, dies sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde und mit einem unverhältnismäßigen Aufwand für die Kontrolle verbunden wäre.

Der Verfassungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 11.06.2015, E1063/2015, ausgeführt, dass es nicht unsachlich ist, wenn der Landeshauptmann gestützt auf das IG-L durch Verordnung eine immissionsbedingte einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn erlässt, ohne dabei zwischen einzelnen Fahrzeuggattungen und deren jeweiligen Schadstoffausstoß zu differenzieren (VfSlg 19.494/2011).

Für die erkennende Behörde besteht kein Grund an der Richtigkeit der Anzeige zu zweifeln, zumal es Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes bzw. besonders geschulten und ermächtigten Organen der Straßenaufsicht jedenfalls zuzumuten ist, über eine dienstlich festgestellte Tat eine ordnungsgemäße Anzeige zu erstatten.

Die Behörde kommt somit unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens nach freier Überzeugung zur Beurteilung, dass die Tat in objektiver Hinsicht als erwiesen anzunehmen ist.

Hinsichtlich der Angaben des Beschuldigten im Zuge der Lenkererhebung, er werde eine allfällige Strafverfügung- wie schon beim laufenden Verfahren- mit einem Rechtsmittel bekämpfen, wird informativ darauf hingewiesen, dass das Landesverwaltungsgericht Tirol das Straferkenntnis zu VK-**** bestätigt und die diesbezügliche Beschwerde als unbegründet abgewiesen hat.

Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Im Falle eines ‚Ungehorsamsdeliktes' - als welches sich auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung darstellt - tritt somit insofern eine Verlagerung der Behauptungslast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Im gegenständlichen Fall ist es dem Beschuldigten nicht gelungen, mangelndes Verschulden aufzuzeigen. So ist davon auszugehen, dass es dem Beschuldigten zuzumuten gewesen wäre, die in Betracht kommenden Vorschriften einzuhalten. Gesamt betrachtet ist dem Beschuldigten daher zumindest Fahrlässigkeit anzulasten.

Der Beschuldigte hat die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung folglich sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht zu vertreten."

Hinsichtlich der Strafbemessung führt die belangte Behörde im Wesentlichen wie folgt aus:

„Bei der Strafbemessung war auch auf die Vermögens-, Einkommens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten Bedacht zu nehmen. Der Beschuldigte hat dazu keine Angaben gemacht, weshalb die Behörde davon auszugehen hat, dass er zumindest über ein durchschnittliches Einkommen verfügt.

Als strafmildernd bzw. straferschwerend wurde nichts gewertet.

Unter Bedachtnahme auf die Strafzumessungskriterien und unter Berücksichtigung des im gegenständlichen Fall zur Anwendung kommenden Strafrahmen erscheint die Bemessung der Geldstrafe als schuld- und tatangemessen.

Die Höhe der Strafe bewegt sich im üblichen Bereich des Strafrahmens und konnte aufgrund der Erheblichkeit der Tat nicht geringer bemessen werden, schon um den Beschuldigten aus spezialpräventiven Gründen von Übertretungen dieser Art in Zukunft abzuhalten."

Laut der im Akt beiliegenden Zustellurkunde wurde der im vorliegenden Fall angefochtene Bescheid Herrn AA am 4.5.2018 zugestellt.

2. Beschwerde:

Gegen das unter Z 1 genannte Straferkenntnis erhob Herr AA, vertreten durch Rechtsanwalt BB, Beschwerde, welche am 30.5.2018 per Post an die belangte Behörde übermittelt wurde.

Die vorliegende Beschwerde, mit der insbesondere die Einstellung des gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahrens begehrt wird, wird wie folgt begründet:

„1./ Es handelt sich beim gegenständlichen Fahrzeug um ein Kraftfahrzeug, welches ausschließlich mit elektrischer Energie betrieben wird, es ist also auch kein umschalten auf Gas oder Benzinbetrieb möglich. Aus diesem Grunde produziert der Betrieb des Fahrzeuges des Beschuldigten keinerlei Immissionen.

Aus diesem Grunde gilt also für den Beschuldigten die Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Tirol LGBl. Nr. 145/2014 nicht.

Es kann nicht bestritten werden, dass einziger Zweck des Immissionsschutzgesetzes Luft, auf welchem die Verordnung basiert, die Reduktion von luftschädlichen Immissionen ist. Da das gegenständliche Fahrzeug aber rein mit elektrischer Energie betrieben wird, entstehen dadurch keinerlei luftschädliche Immissionen.

Diesbezüglich wird hiermit ausdrücklich sowohl in Bezug auf § 30 Immissionsschutzgesetzes Luft als auch in Bezug auf die darauf basierende Tiroler Verordnung des Landeshauptmannes wie zitiert die Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes geltend gemacht und damit ein Eingriff in ein verfassungsrechtlich gewährleistetes Recht des Beschuldigten.

2./ Außerdem erweist sich sowohl das zitierte Gesetz als auch die zitierte Verordnung als eindeutig europarechtswidrig, da durch die österreichischen Rechtsnormen letztlich nicht der diesen Normen zu Grunde liegenden europäischen Richtlinie 2008/50 entsprochen wird: eindeutig ergibt sich aus dieser Verordnung die Pflicht der Mitgliedstaaten, nachhaltig für eine Verbesserung der Luftqualität zu sorgen, d.h. also dass Maßnahmen zu ergreifen sind, welche nicht nur punktuell eine Verbesserung der Luft bewirken, sondern eben ganz generell und nachhaltig in Richtung Verbesserung der Luftqualität gehen. Dementsprechend wäre es auch eine Verpflichtung gewesen, im Immissionsschutzgesetz Luft nachhaltige Anreize zu schaffen, welche im Bereich des Straßenverkehrs einen Umstieg von emissionsreichen Fahrzeugen hin zu emissionsarmen Fahrzeugen bzw. Fahrzeugen ohne jegliche Emission bewirken. In anderen Mitgliedsstaaten wurden bspw. Bestimmungen geschaffen, welche emissionsarme Fahrzeuge gegenüber stärker emittierenden Fahrzeugen im Bereich des freien Parkens oder aber der Zufahrtsmöglichkeit in Innenstädte etc. bevorteilen, damit eben ein Anreiz zum Umstieg geschaffen wird. Im selben Maße hätte auch der österreichische Gesetzgeber agieren müssen, bspw. wäre eine im europarechtlichen Sinn korrekte Vorgehensweise im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbeschränkungen für emittierende Fahrzeuge, eben Elektrofahrzeuge von dieser Geschwindigkeitsbeschränkung gänzlich oder zumindest teilweise auszunehmen. Dass dies nicht geschehen ist, macht die gegenständliche Verordnung bzw. das Immissionsschutzgesetz Luft auch europarechtswidrig was hiermit ausdrücklich eingewendet wird.

3. / Im Zusammenhang mit der mangelnden Differenzierung bei der vorliegenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf den tatsächlich vom Fahrzeug emittierten Wert wird hiermit ebenfalls Gleichheitswidrigkeit weil Unbestimmtheit eingewendet: es wäre eben darauf abzustellen gewesen, wie viel ein Fahrzeug emittiert und wäre dementsprechend auch die Geschwindigkeitsbeschränkung als solche abzustufen gewesen. Es wären ähnlich wie bei Lastkraftfahrzeugen Emissionsklassen zu schaffen gewesen, stärker emittierende Fahrzeuge wären mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit zu verordnen gewesen, danach weiter je nach Emissionsklasse 110 km/h, 120 km/h und 130 km/h letztlich für Null-Emissionsfahrzeuge. Auch die fehlende Abstufung macht eben den bekämpften Bescheid gleichheitswidrig im Sinne des B-VG.

4. / Schließlich wird hiermit auch ausdrücklich behauptet, dass durch die verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung an sich es zu keiner nennenswerten Verbesserung der Luftgüte sowohl im Sinne des I-GL als auch im Sinne der europäischen Verordnung gekommen ist. Es wird diesbezüglich ausdrücklich beantragt, die dem Amt der Landesregierung vorliegenden entsprechenden I-GL Luftgütevergleichsmessungen in Betreff der Verordnung des Landeshauptmannes LGBl. Nr. 145/2014 einzuholen und bietet der Beschuldigte diese Messungen zum Beweis wie vorgebracht an. Außerdem wird gestellt der Antrag, dass dem Beschuldigten die Möglichkeit zur Rechtfertigung im Hinblick auf diese vorliegenden Messergebnisse des Landes Tirols gegeben wird.

5. / Schließlich wird durch die vorliegende Verordnung des Landeshauptmannes welche de facto die Geschwindigkeitsbeschränkung über das ganze Land belegt das Bundesgesetz IG-L umgangen, welches jeweils nur Ermächtigungen für bestimmte Streckenabschnitte erteilt. Auch aus diesem Grunde ist die Verordnung gesetzeswidrig."

3. Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol:

Vom Landesverwaltungsgericht wurde in der gegenständlichen Angelegenheit am 12.7.2018 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, zu der keine der geladenen Parteien erschien.

II. Rechtliche Erwägungen:

1. Zur Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts Tirol:

Die Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts Tirol, in der vorliegenden Rechtssache zu entscheiden, gründet in der Bestimmung des Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG, wonach über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit die Verwaltungsgerichte erkennen.

Das Landesverwaltungsgericht ist in der gegenständlichen Angelegenheit gem Art 131 Abs 1 B-VG zuständig, zumal sich aus den Abs 2 und 3 dieser Bestimmung keine Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Bundes ergibt.

2. Zur Zulässigkeit der vorliegenden Beschwerde:

Herr AA ist als Beschuldigter des gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahrens gemäß§ 32 Abs 1 VStG zweifellos Partei und war insofern zum Zeitpunkt der Erhebung der gegenständlichen Beschwerde hierzu legitimiert.

Die Beschwerde wurde auch innerhalb der vierwöchigen Beschwerdefrist nach§ 7 Abs 4 VwGVG eingebracht und ist insofern rechtzeitig.

Mangels gegenteiliger Anhaltspunkte ist die vorliegende Beschwerde auch zulässig.

3. Zur Sache:

Im vorliegenden Fall ist zunächst zu berücksichtigen, dass der Prüfumfang des Landesverwaltungsgerichtes nach§ 27 VwGVG darauf beschränkt ist, den angefochtenen Bescheid auf Grund der Beschwerde (§ 9 Abs 1 Z 3 und 4) zu überprüfen, wobei die Beschwerde nach § 9 Abs 1 Z 3 und 4 VwGVG die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt und das Begehren zu enthalten hat.

Da die von der belangten Behörde getroffenen Sachverhaltsfeststellungen nicht bestritten werden, konnte es das Landesverwaltungsgericht als erwiesen ansehen, dass der Beschwerdeführer am 11.1.2018 um 09.57 Uhr in der Gemeinde W, auf der A 12, bei km **.** mit dem Fahrzeug mit dem Kennzeichen XX-XXXX die von der belangten Behörde angenommene erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 11 km/h überschritten hat.

Anhaltspunkte dafür, dass die vorgenommene Messung falsch gewesen sein könnte, sind im vorliegenden Verfahren nicht aufgetaucht.

Gemäß § 3 Abs 1 lit a der im angenommenen Tatzeitpunkt geltenden IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung LGBl 145/2014 wird unter anderem für folgenden Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt:

„auf der Richtungsfahrbahn V der A 12 Inntal Autobahn von Straßenkilometer **,** (Koordinaten: **,**** N, **,**** O) im Gemeindegebiet von Z bis Straßenkilometer **,** (Koordinaten: **,**** N, **.**** O; Standort des Anzeigenquerschnittes **_**_****) im Gemeindegebiet von U“.

Somit geht aus der genannten Verordnung eindeutig hervor, dass zu deren Geltungsbereich auch der angenommene Tatort, nämlich der Abschnitt bei Straßenkilometer **,** auf der A 12 Inntalautobahn in Fahrtrichtung Westen zählt.

Dass diese Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinn des Abs 2 leg cit deshalb nicht gegolten hätte, weil aufgrund anderer Rechtsvorschriften eine niedrigere oder gleich hohe Höchstgeschwindigkeit angeordnet war, wird vom Beschwerdeführer nicht behauptet und fehlen auch jegliche Anhaltspunkte hierfür.

Seitens des Beschwerdeführers wird nun aber behauptet, dass die genannte Geschwindigkeitsbegrenzung für sein Fahrzeug nicht gelten würde, da es sich diesbezüglich um ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug handeln würde.

Entsprechend den Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Straferkenntnis ist der Beschwerdeführer mit dieser Auffassung nicht im Recht. Vom Beschwerdeführer wird nämlich nicht näher dargelegt, worauf sich dessen Annahme stützt, und ist für das Landesverwaltungsgericht keine Bestimmung der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung ersichtlich, die die vom Beschwerdeführer behauptete Ausnahme vom Geltungsbereich für Elektrofahrzeuge anordnen würde. Die im § 3 Abs 1 der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit wird vielmehr - abgesehen von der nach Abs 2 leg cit festgelegten, im vorliegenden Fall aber nicht gegenständlichen Ausnahme – uneingeschränkt festgesetzt und gilt jedenfalls unabhängig von der Art des Fahrzeuges. Die im § 1 der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung erfolgte Festlegung der Ziele dieser Verordnung kann selbst dann, wenn

diese Ziele - wie vom Beschwerdeführer behauptet - im vorliegenden Fall nicht erreicht worden wären, zweifellos nicht im Sinn einer Ausnahmebestimmung von der nach § 3 leg cit festgesetzten Höchstgeschwindigkeit interpretiert werden.

Dass eine Auslegung dahingehend, dass Elektrofahrzeuge von der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung ausgenommen sind, ausgeschlossen ist, zeigt auch der von der belangten Behörde zu Recht ins Treffen geführte Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs vom 29.07.2015, Ra 2015/07/0078, zur vergleichbaren Regelung der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Salzburg auf. Diesbezüglich heißt es im genannten Beschluss wie folgt:

„Die Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung hat ihre gesetzliche Grundlage in den §§ 10 und 14 des Immissionsschutzgesetzes - Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idgF (IG-L). Nach § 14 Abs. 1 IG-L können für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Nach § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 ist ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Unter diese Begriffsbestimmung fallen auch Elektroautos. Die Verordnungsermächtigung des § 14 Abs. 1 IG-L bezieht sich somit auch auf diese Fahrzeugart. § 14 Abs. 2 IG-L enthält einen Katalog jener Fahrzeuge, auf die zeitliche und räumliche Beschränkungen nicht anzuwenden sind. Darunter fallen nach Z 5 Fahrzeuge mit monovalentem Methangasantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybridelektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen. Dem Gesetzgeber war also das Problem der Elektrofahrzeuge bewusst. Er hat eine Ausnahme für diese Fahrzeugart lediglich für zeitliche und räumliche Beschränkungen nach § 14 Abs. 1 IG-L verfügt, nicht aber für die im § 14 Abs. 1 IG-L als eigene Anordnungskategorie neben den zeitlichen und räumlichen Beschränkungen angeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Gesetzgeber hat also das Problem der Elektrofahrzeuge nicht etwa übersehen, sondern so geregelt, dass diese Fahrzeuge nur von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs, nicht aber von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgenommen sein sollen.

In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur IG-L-NovelleBGBl. I Nr. 77/2010 (782 Blg. XXIV. GP, 8) heißt es dazu:

‚In Z 5 wird eine Ausnahme für bestimmte Fahrzeuge mit modernem Alternativantrieb festgelegt. Es gibt keine ex-lege Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahrzeuge mit Alternativantrieb, da der Anwendungsbereich sehr gering ist, dies sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde und mit unverhältnismäßig Aufwand und Kosten für die Kontrolle und Beweisführung verbunden wäre'.

Vor diesem Hintergrund verbietet sich eine Einschränkung des von seinem Wortlaut her alle Fahrzeuge umfassenden § 3 der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung dahingehend, dass Elektrofahrzeuge von der Geschwindigkeitsbeschränkung ausgenommen seien."

Dasselbe gilt somit für den ebenfalls alle Fahrzeuge umfassenden § 3 der IG-L-Geschwindigkeitsbegrenzungsverordnung. Das entsprechende Beschwerdevorbingen, wonach die IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung für Elektrofahrzeuge nicht gelte, erweist sich insofern als unbegründet.

Diese IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung hat der Landeshauptmann von Tirol aufgrund der §§ 10 und 14 Abs 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) erlassen. Entsprechend diesen Bestimmungen besteht für den Landeshauptmann die Möglichkeit, zur Verringerung der durch den Verkehr verursachten Immissionsbelastung und zur Verbesserung der Luftgüte in einem Sanierungsgebiet mit Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen festzulegen.

Nach § 30 Abs 1 Z 4 IG-L begeht derjenige eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu € 2.180,-- zu bestrafen, der einer gemäß §§ 14 und 16 Abs 1 Z 4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß § 10 zuwiderhandelt.

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen steht fest, dass der Beschwerdeführer den objektiven Tatbestand der ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretung verwirklicht hat.

Bezüglich der inneren Tatseite ist – wie schon die belangte Behörde im angefochtenen Straferkenntnis zu Recht ausgeführt hat - festzuhalten, dass gemäß § 5 Abs 1 VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten genügt, wenn eine

Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Im Falle eines "Ungehorsamsdeliktes" tritt somit insofern eine Verlagerung der Behauptungslast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Vor diesem Hintergrund steht für das Landesverwaltungsgericht fest, dass es sich bei der dem Beschwerdeführer vorgeworfenen Verwaltungsübertretung um ein „Ungehorsamsdelikt" handelt.

Dem Beschwerdeführer ist es diesbezüglich im durchgeführten Verfahren aber nicht gelungen, mangelndes Verschulden glaubhaft zu machen.

Dieser vertritt zwar die – wie sich aus dem vorliegenden Erkenntnis ergibt: verfehlte – Auffassung, dass die verordnete Höchstgeschwindigkeit für ihn aufgrund der Verwendung eines Elektrofahrzeuges nicht gelte, mangelndes Verschulden wird mit dieser Behauptung allerdings nicht dargelegt.

Gemäß § 5 Abs 2 VStG entschuldigt Unkenntnis der Verwaltungsvorschrift, der der Täter zuwidergehandelt hat, nur dann, wenn sie erwiesenermaßen unverschuldet ist und der Täter das Unerlaubte seines Verhaltens ohne Kenntnis der Verwaltungsvorschrift nicht einsehen konnte. Die Verbotsunkenntnis ist dann vorwerfbar, wenn sich der Täter trotz Veranlassung über den Inhalt der einschlägigen Normen nicht näher informiert hat. Es besteht also insoweit eine Erkundigungspflicht. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat sich jedermann mit den einschlägigen Normen seines Betätigungsfeldes ausreichend vertraut zu machen (etwa VwGH 14.1.2010, 2008/09/0175). Eine derartige Erkundigungspflicht ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Existenz einschlägiger Regeln für die jeweilige Tätigkeit erkennbar ist – so zum Beispiel bei der Verwendung eines Kraftfahrzeuges. Die nach der Judikatur des VwGH (vgl etwa VwGH 20.09.2000, 2000/03/0222) auch für einen ausländischen Kraftfahrer geltende Verpflichtung, sich über Rechtsvorschriften, die er bei der Teilnahme am Straßenverkehr in Österreich zu beachten hat, ausreichend zu informieren, muss für einen inländischen Fahrzeuglenker umso mehr gelten.

Dass der Beschwerdeführer Erkundigungen eingeholt hätte, die ihm die Zulässigkeit einer Missachtung der verordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h signalisiert hätten, wurde vom Beschwerdeführer nicht behauptet. Ohne solche Erkundigungen musste der Beschwerdeführer aber davon ausgehen, dass die angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auch für ihn gelten müsse.

Der Beschwerdeführer konnte sich somit nicht erfolgreich auf einen allfälligen Rechtsirrtum oder eine allfällige Rechtsunkenntnis berufen. Die Übertretung steht daher auch in subjektiver Hinsicht fest.

Zu prüfen war entsprechend dem Beschwerdevorbringen allerdings noch, ob die IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung rechtswidrig ist.

Wie bereits oben erwähnt, hat der Landeshauptmann von Tirol diese IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung aufgrund der §§ 10 und 14 Abs 1 IG-L erlassen. Laut Beschwerdeführer seien die angewandten Rechtsvorschriften rechtswidrig, da diese keinen Anreiz zum Umstieg auf emissionsfreie bzw emissionsarme Fahrzeuge durch Bevorzugung derselben in dem Sinne vorsehen würden, dass diese von Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund schlechter Luftgütewerte ausgenommen würden.

Mit dieser Argumentation ist der Beschwerdeführer nach Überzeugung des Landesverwaltungsgerichts nicht im Recht.

Der vom Beschwerdeführer ins Treffen geführten Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa kann in keiner Weise entnommen werden, dass die Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet worden wären, schadstoffarme oder schadstofffreie Fahrzeuge von Geschwindigkeitsbeschränkungen (wegen schlechter Luftgütewerte) auszunehmen.

In Art 24 Abs 2 der genannten Richtlinie wird zwar ausgeführt, dass im Zusammenhang mit Plänen für kurzfristige Maßnahmen im Falle der Gefahr einer Überschreitung von Schadstoffwerten ua auch Maßnahmen in Bezug auf den Kraftfahrzeugverkehr gesetzt werden können, doch schränkt diese Richtlinienbestimmung den gesetzgeberischen Gestaltungsspielraum der Mitgliedsstaaten nicht in der vom Beschwerdeführer argumentierten Form ein, dass für

Elektrofahrzeuge Ausnahmen von Geschwindigkeits-begrenzungen vorzusehen wären.

Gleiches gilt für die in der in Rede stehenden Richtlinie vorgesehene Informationspflicht der Mitgliedsstaaten über alle Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung, ua etwa über Maßnahmen zur Förderung einer Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.

Aus der vom Rechtsmittelwerber angesprochenen Richtlinie 2008/50/EG lässt sich überhaupt nicht ableiten, dass die Gesetzgeber der Mitgliedsstaaten gerade gezwungen wären, für Elektrofahrzeuge Ausnahmen von Geschwindigkeitsbegrenzungen (wegen eingetretener schlechter Luftgütewerte) anzuordnen. Nach der relevierten Richtlinie ist der gesetzgeberische Gestaltungsspielraum ein sehr großer und könnten allfällige Anreizsysteme zum Umstieg auf umweltfreundlichere Fahrzeuge auch in steuerlichen Vorteilen gelegen sein oder etwa in einer (erleichterten) Zufahrtsmöglichkeit in Ballungsräume bestehen.

Jedenfalls ist aus der herangezogenen Richtlinie nach Meinung des Landesverwaltungsgerichts nicht argumentierbar, dass das IG-L sowie die darauf basierende IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung deshalb europarechtswidrig seien, weil sie den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG nicht entsprechen würden. Die vom Beschwerdeführer ins Treffen geführte Vorgabe einer zwingenden Ausnahme von Elektrofahrzeugen von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus der betreffenden Richtlinie ist nicht erkennbar.

Für das Landesverwaltungsgericht bestehen zudem auch keine Bedenken bezüglich der Verfassungsmäßigkeit des IG-L sowie der darauf basierenden IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung. Der Beschwerdeführer behauptet zwar, dass die genannten Rechtsvorschriften gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen würden, insbesondere weil auf die konkreten unterschiedlichen Emissionen der betroffenen Fahrzeuge nicht abgestellt werde und sohin nicht nach dem jeweiligen Schadstoffausstoß abgestufte verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen seien; vor dem Hintergrund der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes teilt das Landesverwaltungsgericht diese Auffassung allerdings nicht. So hat der VfGH zuletzt etwa in seinen Entscheidungen vom 11.6.2015, E 1063/2015, und vom 23.2.2017, E 70/2017, ausgeführt, dass es nicht unsachlich ist, wenn der Landeshauptmann gestützt auf das IG-L durch Verordnung eine immissionsbedingte einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn erlässt, ohne dabei zwischen einzelnen Fahrzeuggattungen und deren jeweiligem Schadstoffausstoß zu differenzieren (vgl auch VfSlg 19.498/2011).

In seinem Erkenntnis vom 26.9.2011, B 165/11, hat der VfGH zudem unmissverständlich klargestellt, dass selbst für den Fall, dass Unterschiede (im Schadstoffausstoß verschiedener Fahrzeuge) bestünden, eine Gleichbehandlung im Hinblick auf das erhöhte Sicherheitsrisiko, welches mit unterschiedlichen Tempolimits verbunden wäre, zulässig wäre; außerdem ist davon auszugehen, dass unterschiedliche Tempolimits für Personenkraftwagen (etwa auch für Hybrid-, Erdgas- oder Elektrofahrzeuge) nicht nur den Verkehrsfluss beeinträchtigen und damit die Verkehrssicherheit gefährden, sondern auch zu einem ungleichmäßigen Geschwindigkeitsverlauf führen würden, wodurch die Geschwindigkeitsbeschränkung aber ihren emissionsreduzierenden Effekt wenigstens teilweise verlieren würde.

Vor dem Hintergrund dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung erweist sich die vom Beschwerdeführer aufgeworfenen Rechtsproblematik der Erfassung von Elektrofahrzeugen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Grundlage des IG-L bereits als geklärt und bestehen für das Landesverwaltungsgericht keine Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der im vorliegenden Fall maßgeblichen Rechtsvorschriften.

Andere als die vom VfGH in den oben genannten Entscheidungen bereits behandelten Aspekte hat der Beschwerdeführer im durchgeführten Verfahren nicht aufgezeigt und ist es diesem insofern nicht gelungen, ausreichende verfassungsrechtliche Bedenken gegen die im vorliegenden Fall maßgeblichen Rechtsvorschriften aufzuzeigen, um das Landesverwaltungsgericht zur Stellung eines Normprüfungsantrags beim VfGH zu veranlassen.

Auch die vorgebrachte Beschwerdebehauptung, wonach die verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen der Verordnungsermächtigung nicht nur auf bestimmten Streckenabschnitten, sondern de facto im ganzen Land gelte, ist mit Bedachtnahme auf die Regelungen der verfahrensmaßgeblichen IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung, die laut ihrem § 3 die zulässige Höchstgeschwindigkeit für ganz konkret bezeichnete Abschnitte der A 12 Inntal Autobahn und der A 13 Brenner Autobahn festsetzt, als offenkundig unrichtig zu bewerten und insofern nicht geeignet, Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit dieser Verordnung aufzuzeigen.

Schließlich ist zum Antrag auf Einholung von Luftgütemessungen zum Beweis dafür, dass die festgelegte

Geschwindigkeitsbeschränkung zu keiner nennenswerten Verbesserung der Luftgüte geführt habe, zu bemerken, dass dieses Beweisthema für die gegenständliche Entscheidung nicht relevant ist. Im vorliegenden Verfahren ist nämlich nicht zu prüfen, ob das im § 1 IG-L bzw im § 1 der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung definierte Gesetzes- bzw Verordnungsziel erreicht wurde, zumal es sich nach der Rechtsordnung nicht so verhält, dass Rechtsunterworfene Gesetzes- bzw Verordnungsbestimmungen dann nicht einzuhalten hätten, wenn die mit diesen Normen verfolgten Ziele nicht oder nur teilweise erreicht werden.

Für die Strafbarkeit einer Missachtung von Gesetzes- bzw Verordnungsbestimmungen ist daher nicht der Nachweis zu erbringen, dass die mit den verletzten Bestimmungen verfolgten Zielsetzungen auch tatsächlich erreicht werden konnten, weswegen für das Landesverwaltungsgericht keine Notwendigkeit bestand, dem Beweisantrag auf Einholung von Luftgütemessungen nachzukommen.

Zur Strafbemessung:

Nach § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Nach § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Das Immissionsschutzgesetz-Luft sieht für Übertretungen, wie sie dem Beschwerdeführer zur Last gelegt werden, Geldstrafen von bis zu Euro 2.180,00 vor. Die Behörde hat über den Beschwerdeführer eine Strafe in der Höhe von Euro 65,00, sohin im Ausmaß von ca. 3 % des zur Verfügung stehenden Strafrahmens, verhängt, sodass schon aus diesem Grund der Spielraum für eine weitere Herabsetzung der verhängten Strafe nur sehr gering ist.

Dem Beschwerdeführer kommt etwa auch nicht der Milderungsgrund der einschlägigen verwaltungsstrafrechtlichen Unbescholtenheit zugute, da dieser bereits als verwaltungsstrafrechtlich vorgemerkt aufscheint und diesbezüglich auch zweimal wegen vergleichbarer Verwaltungsübertretung, nämlich Geschwindigkeitsübertretungen nach dem IG-L, bestraft wurde.

Der Unrechtsgehalt der gegenständlichen Verwaltungsübertretung ist in Anbetracht der Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit um über 11% keinesfalls unerheblich.

Auch das weiter oben festgestellte Verschulden des Beschwerdeführers ist nicht als so gering anzusehen, dass dies eine weitere Herabsetzung der von der belangten Behörde verhängten Geldstrafe rechtfertigen könnte. Vorliegend ist jedenfalls von fahrlässiger Tatbegehung auszugehen.

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen und trotz des von der belangten Behörde zu Recht festgestellten Fehlens von Erschwerungsgründen erscheint die von der belangten Behörde im untersten Bereich des zur Verfügung stehenden Strafrahmens verhängte Strafe keinesfalls als unangemessen hoch.

Nähere Angaben zu seinen Vermögensverhältnissen hat der Beschwerdeführer nicht erstattet, weshalb nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes eine Schätzung vorzunehmen war (vgl VwGH 21.10.1992, 92/02/0145 uva), wobei mangels gegenteiliger Anhaltspunkte jedenfalls von durchschnittlichen wirtschaftlichen Verhältnissen ausgegangen werden konnte und insofern auch in dieser Hinsicht kein Grund für eine Herabsetzung der verhängten Geldstrafe vorliegt.

In Summe bestehen daher keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die von der belangten Behörde festgesetzte Strafe zu hoch gewählt worden wäre. Die Strafe erweist sich vielmehr als schuld- und tatangemessen.

Der Ausspruch über den vom Beschwerdeführer zu leistenden Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren stützt sich auf den angeführten § 52 Abs 1 und 2 VwGVG, wonach im Fall der Bestätigung eines Straferkenntnisses durch das Verwaltungsgericht ein Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens in Höhe von 20% der verhängten Strafe zu leisten ist.

Insgesamt war somit spruchgemäß zu entscheiden.

III. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Gemäß § 25a Abs 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art 133 Abs 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Im vorliegenden Fall ist die ordentliche Revision unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Zumal die Entscheidung im vorliegenden Fall im Einklang mit der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (siehe insbesondere VwGH 29.7.2015, Ra 2015/07/0078) und des Verfassungsgerichtshofes erfolgte, war keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu klären. Vor diesem Hintergrund ist die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nicht zulässig.

Rechtsmittelbelehrung

Soweit die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof in Wien für zulässig erklärt worden ist, kann innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung dieser Entscheidung eine ordentliche Revision erhoben werden. Im Fall der Nichtzulassung der ordentlichen Revision kann innerhalb dieser Frist nur die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

Wenn allerdings in einer Verwaltungsstrafsache oder in einer Finanzstrafsache eine Geldstrafe von bis zu Euro 750,00 und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte und im Erkenntnis eine Geldstrafe von bis zu Euro 400,00 verhängt wurde, ist eine (ordentliche oder außerordentliche) Revision an den Verwaltungsgerichthof wegen Verletzung in Rechten nicht zulässig.

Jedenfalls kann gegen diese Entscheidung binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, erhoben werden.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen, und es ist eine Eingabe-gebühr von Euro 240,00 zu entrichten. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die (ordentliche oder außerordentliche) Revision an den Verwaltungs-gerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Es besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden können.

Hinweis:

Rechtskräftig verhängte Geldstrafen (sowie Verfahrenskostenbeiträge) sind bei der Behörde einzubezahlen (vgl§ 54b Abs 1 VStG).

Landesverwaltungsgericht Tirol

Dr. Christ

(Richter)

Schlagworte

Geschwindigkeitsübertretung; Elektrofahrzeug

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGTI:2018:LVwG.2018.35.1333.3

Zuletzt aktualisiert am

18.07.2018

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, https://www.lvwg-tirol.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at