

Mag. Dr. A A, X;

Übertretung des Immissionsschutzgesetzes-Luft - Beschwerde

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Dr. Maximilian Aicher über die Beschwerde des RA Mag. Dr. A A, Adresse, X, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft X vom 21.08.2015, Zahl ***2015, betreffend eine Verwaltungsübertretung nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

zu Recht erkannt:

1. Gemäß § 50 VwGVG wird die Beschwerde als **unbegründet abgewiesen**.
2. Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von Euro 10,-- zu leisten.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine **ordentliche Revision** an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG **unzulässig**.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Entscheidungsgründe

I. Sachverhalt und Beschwerdevorbringen:

1)

Mit dem nunmehr in Beschwerde gezogenen Straferkenntnis hat die belangte Behörde dem Beschwerdeführer wie folgt zur Last gelegt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Tatzeit: 12.11.2014, 13.13 Uhr

Tatort: Gemeindegebiet von X, auf der Autobahn Z, bei km 133,133 in Fahrtrichtung Westen

Fahrzeug(e): PKW mit dem Kennzeichen xxxxx

Sie haben als LenkerIn des angeführten Kraftfahrzeuges, die gem. § 4 Abs. 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr. 36/2011, im Sanierungsgebiet auf der Autobahn Z erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 11 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz wurde bereits zu Ihren Gunsten abgezogen.“

Dadurch habe der Beschwerdeführer eine Verwaltungsübertretung nach § 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm der zitierten Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol begangen, weswegen über den Rechtsmittelwerber eine Geldstrafe in der Höhe von Euro 50,-- (Ersatzfreiheitsstrafe in der Dauer von 7 Stunden) verhängt wurde.

Die Verfahrenskosten für das behördliche Verfahren wurden mit Euro 10,-- bestimmt.

Begründend wurde von der belangten Behörde im Wesentlichen ausgeführt, dass aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens feststehe, dass der Beschwerdeführer die ihm angelastete Tat begangen habe.

Soweit der Rechtsmittelwerber vermeine, das von ihm im Tatzeitpunkt verwendete Elektrofahrzeug dürfte der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem

Immissionsschutzgesetz-Luft bzw der darauf beruhenden Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol nicht unterliegen, sei ihm entgegenzuhalten, dass es nach den Bezug habenden Rechtsvorschriften keine Ausnahme für Elektrofahrzeuge gäbe, dies ergebe sich eindeutig schon aus einer Wortinterpretation der anzuwendenden Vorschriften, aber auch eine teleologische Betrachtung führte zu keinem anderen Ergebnis, ebenso eine systematische Interpretation.

Entgegen der Meinung des Beschwerdeführers sei eine Gleichbehandlung der unterschiedlichen Fahrzeuge (mit ihren verschiedenen Auswirkungen auf die Immissionsbelastung) im Hinblick auf das erhöhte Sicherheitsrisiko, welches mit unterschiedlichen Tempolimits verbunden wäre, zulässig, zumal unterschiedliche Tempolimits nicht nur den Verkehrsfluss beeinträchtigten und damit die Verkehrssicherheit gefährdeten, sondern auch ein ungleichmäßiger Geschwindigkeitsverlauf zu erwarten wäre, womit die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung aber ihren emissionsreduzierenden Effekt wenigstens teilweise verlieren würde, was der Verfassungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 26.09.2011, B165/11, bereits klargestellt habe.

Zur Strafbemessung sei auszuführen, dass der Unrechtsgehalt der gegenständlichen Verwaltungsübertretung nicht unerheblich sei. Vorliegend sei von fahrlässiger Tatbegehung auszugehen.

Erschwerende oder mildernde Umstände würden nicht vorliegen.

Bei angenommenen durchschnittlichen Einkommens- und Vermögensverhältnissen erscheine das zur Anwendung gebrachte Strafausmaß dem Unrechtsgehalt der begangenen Übertretung durchaus entsprechend und schuldangemessen.

2)

Gegen diese Strafentscheidung richtet sich die vorliegende Beschwerde des Rechtsanwaltes Mag. Dr. A A, womit die ersatzlose Verfahrenseinstellung nach Aufnahme der angebotenen Beweise beantragt wurde.

Das bekämpfte Straferkenntnis wurde dabei vollinhaltlich wegen unrichtiger Sachverhaltsfeststellung infolge unrichtiger Beweiswürdigung, wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens sowie wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung angefochten.

Zur Begründung seines Rechtsmittels führte der Beschwerdeführer kurz zusammengefasst aus, dass das von ihm zum Tatzeitpunkt verwendete Kraftfahrzeug ausschließlich mit elektrischer Energie betrieben werde und aus diesem Grunde keinerlei Immissionen produziere, weswegen die Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Tirol nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft nicht Geltung beanspruchen könne.

Einziger Zweck des Immissionsschutzgesetzes-Luft sei die Reduktion von luftschädlichen Immissionen.

Anders angewandt (also auf das von ihm verwendete Elektrofahrzeug) würden das Immissionsschutzgesetz-Luft und die darauf basierende Verordnung dem Gleichheitsgrundsatz widersprechen und damit einen Eingriff in ein verfassungsrechtlich gewährleistetetes Recht bedingen.

Die angewandten Rechtsvorschriften seien auch eindeutig europarechtswidrig, werde doch der Europäischen Richtlinie 2008/50 nicht entsprochen.

Aus der Richtlinie ergebe sich unmissverständlich die Pflicht der Mitgliedsstaaten, nachhaltig für eine Verbesserung der Luftqualität zu sorgen, woraus die Verpflichtung zur Schaffung nachhaltiger Anreize abgeleitet werden könne, im Bereich des Straßenverkehrs einen Umstieg zu emissionsarmen Fahrzeugen zu bewirken.

Daraus folge wiederum, dass eben Elektrofahrzeuge von Geschwindigkeitsbegrenzungen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft ausgenommen werden müssten. Da dies nicht geschehen sei, seien die gegen ihn angewandten Rechtsvorschriften als europarechtswidrig zu beurteilen.

Die Gleichheitswidrigkeit der in Rede stehenden Rechtsvorschriften ergebe sich auch aus ihrer Unbestimmtheit dahingehend, dass bei den Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht auf den tatsächlich von den Fahrzeugen emittierten Wert abgestellt werde und sohin eine mangelnde diesbezügliche Differenzierung einzuwenden sei.

Richtigerweise müssten Emissionsklassen geschaffen werden und für diese unterschiedlich erlaubten Geschwindigkeiten – je nach Emissionsklasse – vorgesehen werden.

Ausdrücklich werde behauptet, dass durch die verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen es zu keinen nennenswerten Verbesserungen der Luftgüte gekommen sei, weswegen ausdrücklich beantragt werde, Luftgütevergleichsmessungen einzuholen.

Die vorliegend angewandte Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol belege de facto das ganze Bundesland mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung, wodurch das Immissionsschutzgesetz-Luft des Bundesgesetzgebers umgangen werde, welches jeweils nur Ermächtigungen für bestimmte Streckenabschnitte erteile.

Aus diesem Grunde sei die Verordnung gesetzwidrig.

Beantragt wurden die Einholung des Zulassungsscheines des verwendeten Tatfahrzeuges, die Einholung von Luftgütemessungen sowie die Vornahme einer Parteienvernehmung.

3)

Auf Beschwerdeebene wurde eine öffentliche mündliche Rechtsmittelverhandlung am 12.10.2015 durchgeführt, in deren Rahmen die beantragte Befragung des Rechtsmittelwerbers vorgenommen wurde.

In der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Gericht bekräftigte der Beschwerdeführer im Wesentlichen seine bisherigen Rechtsstandpunkte.

Inbesondere hielt er seinen Beweisantrag auf Einholung von Luftgütevergleichsmessungen aufrecht und erklärte er für den Fall der Nichtaufnahme dieses Beweisanbotes, dies als Verfahrensmangel und Verletzung des Prinzips des Parteiengehörs geltend machen zu wollen. Außerdem betonte der Beschwerdeführer, dass er bei der angelasteten Tat seine Fahrweise so gewählt habe, dass niemand gefährdet werde, außerdem habe er die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nur geringfügig überschritten, welche Umstände jedenfalls als strafmildernd berücksichtigt werden müssten.

II. Rechtslage:

Nach § 30 Abs 1 Z 4 des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl I Nr 115/1997, letztmalig geändert durch das Gesetz BGBl I Nr 77/2010, begeht derjenige – sofern die Tat nicht den Tatbestand einer mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet – 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.

Entsprechend den Regelungen der §§ 10 und 14 des Immissionsschutzgesetzes-Luft 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. Davon hat der Tiroler Landeshauptmann mit der Verordnung vom 05.04.2011, LGBl Nr 36/2011, auch Gebrauch gemacht und wurde mit dieser Verordnung auf bestimmten Abschnitten der Autobahn Z eine immissionsabhängige Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eingeführt.

§ 4 der in Bezug auf den Tatzeitpunkt 12.11.2014 verfahrensrelevanten Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 36/2011, sah Folgendes vor:

„§ 4

Maßnahme

(1) Wenn der für ein Gebiet errechnete Immissionsbeitrag den für dieses Gebiet gemäß § 3 definierten Schwellenwert um mehr oder gleich $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschreitet oder die Immissionsbelastung einer Luftmessstelle in einem Gebiet den Warnwert erreicht, wird für dieses Gebiet die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt.

Wenn der für ein Gebiet errechnete Immissionsbeitrag den für dieses Gebiet gemäß § 3 definierten Schwellenwert um mehr oder gleich $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschreitet und die Immissionsbelastung einer Luftmessstelle in einem Gebiet den Warnwert nicht erreicht, wird für dieses Gebiet die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h wieder aufgehoben.

Die Immissionsbelastung ist jede halbe Stunde zu messen und die Immissionsbeiträge sind jede halbe Stunde neu zu berechnen. Sowohl die Anordnung als auch die Aufhebung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist frühestens nach einer Stunde wieder zu ändern.

(2) Wenn in der Zeit von 1.00 Uhr bis 5.00 Uhr an der Messstelle Kundl oder der Messstelle Vomp eine durchgehende Belastung von mindestens $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ als Halbstundenmittelwert erreicht wird, wird für das jeweilige Gebiet die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 5.10 Uhr bis 18.10 Uhr am selben Tag mit 100 km/h festgesetzt.

(3) Soweit aufgrund eines technischen Gebrechens die für die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Daten nicht erhoben werden können oder die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung aus sonstigen Gründen für einen Zeitraum von mehr als 48 Stunden nicht durchgeführt werden kann, wird in der Zeit vom 1. November eines jeden Jahres bis zum 30. April des Folgejahres für den betroffenen Bereich für die Dauer des

Ausfalls der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung eine gleich bleibende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h festgesetzt.

(4) Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß den Abs. 1 bis 3 gilt nicht, wenn nach anderen Rechtsvorschriften aufgrund besonderer Gefahrensituationen niedrigere oder gleich hohe Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden.

(5) Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß den Abs. 1 bis 3 wirkt direkt, eine Anordnung mit Bescheid erfolgt nicht."

III. Erwägungen:

1)

Im Hinblick auf die Verantwortung des Rechtsmittelwerbers in der gegenständlichen Verwaltungsstrafsache wurde vom Landesverwaltungsgericht Tirol am 12.10.2015 eine öffentliche mündliche Rechtsmittelverhandlung durchgeführt, in deren Rahmen der Beschwerdeführer zum Tatvorwurf einer näheren Befragung unterzogen wurde, wobei er sich dazu wie folgt äußerte:

„Bezüglich meiner Einkommens-, Vermögens- und persönlichen Verhältnisse gebe ich an, dass von durchschnittlichen Verhältnissen durchaus ausgegangen werden kann.

Ich bestreite nicht, dass ich am 12.11.2014 gegen 13.13 Uhr im Gemeindegebiet von X auf der Autobahn Z bei km 133,133 in Fahrtrichtung Westen mit dem PKW mit dem behördlichen Kennzeichen xxxxx die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um zumindest 11 km/h überschritten habe. Ich habe damals das Fahrzeug selbst gelenkt.

Zum Kennzeichen xxxxx halte ich fest, dass es sich dabei um ein Wechselkennzeichen gehandelt hat, welches ich wechselweise für meine beiden Fahrzeuge eingesetzt habe, und zwar einen Audi und einen Renault. Beim Renault handelt es sich um ein Elektrofahrzeug, welches ich zum Tatzeitpunkt verwendet habe, was auch aus den aktenkundigen Lichtbildern hervorgeht. Ich betanke dieses Elektrofahrzeug zu 100 % mit Ökostrom.

Daher vertrete ich die Auffassung, dass es nicht strafbar sein kann, wenn mit diesem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von über 100 km/h gefahren wird, sofern die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund des Immissionsschutzgesetzes-Luft erfolgt. Ziel dieses Gesetzes ist ja, die Luft zu verbessern, sodass die Benützung eines Elektrofahrzeuges die Immissionslage in keiner Weise beeinflusst, deren Verbesserung mit dem Immissionsschutzgesetz-Luft angestrebt wird.

Wenn ich gefragt werde, ob ich mich bei der Behörde, im konkreten bei der BH X, erkundigt habe, ob die Benützung eines Elektrofahrzeuges der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol betreffend ein Sanierungsgebiet nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft unterfällt, so gebe ich an, dass ich mich vor der Tat am 12.11.2014 bei der Bezirkshauptmannschaft X nicht erkundigt habe. Nachdem ich eine Aufforderung zur Rechtfertigung wegen der mir angelasteten Missachtung des Immissionsschutzgesetzes-Luft erhalten habe, habe ich schon Kontakt mit der Bezirkshauptmannschaft X aufgenommen. Dort hat man mir dann gesagt,

dass Elektrofahrzeuge durchaus von der in Rede stehenden Verordnung erfasst werden, ich also strafbar geworden bin und die Bezirkshauptmannschaft X mit einer Strafe gegen mich vorgehen wird müssen, doch hat man hinzugefügt, dass man sich nicht sicher wäre, ob die Verordnung in Bezug auf Elektrofahrzeuge tatsächlich der Verfassung entsprechen würde.

Ich bin beruflich Rechtsanwalt und öfter bei den Gerichten in X und Y tätig. Nachdem sich meine Kanzlei in X befindet, habe ich öfters den Weg nach Y vor mir, wobei ich diesbezüglich die Autobahn Z recht häufig benütze. Bei diesen Fahrten nach Y ist mir die Vorrichtung aufgefallen, die die Einhaltung der verordneten Geschwindigkeit sicherstellt bzw die Übertreter fotografiert. Dabei ist mir der Gedanke gekommen, dass es interessant wäre, ob auch Elektroautos von der Verordnung nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft erfasst werden.

Ich habe mich dann rechtlich kundig gemacht und mir die in Rede stehende Verordnung angeschaut. Ich habe mir nicht nur die Verordnung, sondern auch das dazugehörige Immissionsschutzgesetz-Luft angeschaut. Dabei ist mir schon aufgefallen, dass grundsätzlich für Elektrofahrzeuge keine Ausnahme vorgesehen wurde. Doch bin ich der rechtlichen Meinung, dass Elektrofahrzeuge aus dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes und der Verordnung ausgenommen werden müssten, zumal Elektrofahrzeuge ja keine Emissionen verursachen und somit die Luftqualität nicht negativ beeinflussen.

Ich habe mir damals auch die europarechtliche Grundlage angeschaut, sohin die in Frage kommende europäische Verordnung zur Verbesserung der Luftgüte. Daraus habe ich entnehmen können, dass die Mitgliedsstaaten aufgefordert werden, Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Luftgüte zu ergreifen. Dies müsste meiner Meinung nach auch Anreize beinhalten, Elektrofahrzeuge sowie Fahrzeuge mit sehr geringem Schadstoffausstoß vom Anwendungsbereich der Verordnung des Landeshauptmannes nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft bzw nach diesem Gesetz selbst auszunehmen, um eben ein entsprechendes Anreizsystem für jedermann zu schaffen, auf derartige Fahrzeuge umzusteigen.

Nachdem ich also eine gründliche rechtliche Recherche durchgeführt hatte und für mich zum Ergebnis gelangt bin, dass die aktuelle Verordnung des Landeshauptmannes wie auch das aktuell geltende Immissionsschutzgesetz-Luft verfassungsmäßig nicht Bestand haben können, dies aufgrund der aufgezeigten Erwägungen, habe ich mir gedacht, dass ich diese Veränderungen der Verordnung und des Immissionsschutzgesetzes-Luft dadurch herbeiführen könnte, dass ich diese Rechtsgrundlagen anfechte. Aus den aufgezeigten Gründen halte ich mich daher auch nicht für strafbar.

Um einen Anfechtungsgegenstand zu erhalten, bin ich dann bei meinen dienstlichen Reisen nach Y bewusst mehr als die erlaubten 100 km/h gefahren, dies unter Verwendung meines Elektrofahrzeuges. Ich habe dabei zwar bewusst die erlaubte Geschwindigkeit von 100 km/h überschritten, doch habe ich sehr wohl auf das Verkehrsgeschehen geachtet und nur so eine Geschwindigkeit gewählt, dass keine Gefährdung für mich oder andere Verkehrsteilnehmer eingetreten ist.

Über Frage, ob noch ein weiteres Strafverfahren von der Bezirkshauptmannschaft X gegen ihn wegen einer Übertretung der Geschwindigkeitsbegrenzung nach dem

Immissionsschutzgesetz-Luft durchgeführt worden ist, erklärte der Beschwerdeführer, dass dies nicht der Fall ist. Das verfahrensgegenständliche Strafverfahren ist das einzige wegen einer Übertretung bzw. Missachtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft mit einem Elektrofahrzeug."

2)

Der Beschwerdeführer bestreitet sohin vorliegend nicht, zur Tatzeit mit dem Tatfahrzeug am Tatort die dort gemäß den Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft in Verbindung mit der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 festgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h überschritten zu haben.

Dies steht auch in Einklang mit dem aktenkundigen Ermittlungsergebnis.

Demnach hat der Rechtsmittelwerber die ihm angelastete Tat in objektiver Hinsicht verwirklicht.

Nach Auffassung des erkennenden Gerichts hat der Beschwerdeführer die vorgeworfene Tat auch in subjektiver Hinsicht vorwerfbar begangen, hat er doch bei der Verhandlung am 12.10.2015 über Befragung durch das Gericht angegeben, sich nicht bei einer Behörde erkundigt zu haben, ob die Benützung eines Elektrofahrzeuges vom Anwendungsbereich der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol betreffend ein Sanierungsgebiet nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft ausgenommen ist.

Vielmehr hat er selbst eine umfassende rechtliche Recherche vorgenommen und ist dabei für sich zum Ergebnis gelangt, dass weder die Verordnung des Landeshauptmannes noch das Immissionsschutzgesetz-Luft verfassungskonform seien, zumal ihm bei Durchsicht der in Rede stehenden Rechtsvorschriften schon aufgefallen sei, dass grundsätzlich für Elektrofahrzeuge keine Ausnahme vorgesehen worden sei.

Da er aber davon ausgegangen sei, dass das Immissionsschutzgesetz-Luft und die darauf basierende Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol wegen Widerspruches zur Verfassung nicht Bestand haben könnten und er eine Änderung dieser Rechtsvorschriften mit einer Anfechtung bewirken wolle, sei er dann bewusst mehr als die erlaubten 100 km/h gefahren, dies unter Verwendung eines Elektrofahrzeuges, um einen entsprechenden Anfechtungsgegenstand zu erhalten.

Mit diesem Vorbringen zeigt der Rechtsmittelwerber aber auf, dass ihm sehr wohl bei der Begehung der Tat bewusst gewesen ist, dass Elektrofahrzeuge vom Anwendungsbereich der in Rede stehenden Rechtsvorschriften nicht ausgenommen sind. Dennoch hat er unter Benützung eines Elektrofahrzeuges bewusst die geltende Höchstgeschwindigkeit überschritten, um im Zuge eines Strafverfahrens die von ihm behauptete Verfassungswidrigkeit der angewandten Rechtsvorschriften vor den Verfassungsgerichtshof bringen zu können.

Dementsprechend ist zumindest von fahrlässiger Tatbegehung, wenn nicht sogar von bedingtem Vorsatz auszugehen. Folglich hat der Rechtsmittelwerber die angelastete Übertretung auch in subjektiver Hinsicht vorwerfbar begangen.

3)

Das im Zuge des Rechtsmittelverfahrens erstattete Beschwerdevorbringen ist nach Dafürhalten des erkennenden Gerichts nicht geeignet, ein anderes Verfahrensergebnis herbeizuführen und die vorliegende Beschwerde zum Erfolg zu führen, wozu im Einzelnen wie folgt festzuhalten ist:

a)

Das Beschwerdevorbringen, wonach die verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung für Elektrofahrzeuge nicht gelte, ist nicht zielführend, ist doch die diesbezügliche Rechtslage eindeutig:

§ 4 Abs 1 der zum Tattag in Geltung gestandenen Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 05. April 2011, mit der auf bestimmten Abschnitten der Autobahn Z eine immissionsabhängige Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eingeführt wurde, sah im relevanten Gebiet X bei Überschreitung eines definierten Schwellenwertes oder Erreichung des Warnwertes in dem vom Beschwerdeführer benutzten Streckenabschnitt auf der Autobahn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vor, dies ohne Ausnahme (insbesondere nicht für Elektrofahrzeuge, wie eines vom Beschwerdeführer bei der angelasteten Tat verwendet wurde).

Eine Auslegung dahingehend, dass Elektrofahrzeuge davon ausgenommen seien, ist, wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Beschluss vom 29.07.2015, Ra 2015/07/0078, zur vergleichbaren Regelung der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Salzburg erkannt hat, ausgeschlossen:

Die IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung hat ihre gesetzliche Grundlage in den §§ 10 und 14 des IG-L. Nach § 14 Abs 1 IG-L können für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs 1 Z 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (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 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 Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische 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-Novelle, BGBl 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 unverhältnismäßigem 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 IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung dahingehend, dass Elektrofahrzeuge von der Geschwindigkeitsbeschränkung ausgenommen seien.

Im Übrigen hat auch der Rechtsmittelwerber selbst bei seiner Befragung am 12.10.2015 eingeräumt, dass ihm selbst beim Studium des Immissionsschutzgesetzes-Luft wie der darauf aufbauenden Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol aufgefallen sei, dass in diesen Rechtsvorschriften grundsätzlich keine Ausnahme für Elektrofahrzeuge (in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen) vorgesehen wurde, sodass seine Beschwerdeargumentation nicht nachvollziehbar ist, für ihn gelte bei Verwendung eines Elektrofahrzeuges die Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 nicht.

b)

In der Beschwerde wird vorgetragen, das Immissionsschutzgesetz-Luft sowie die gegenständlich zur Anwendung gebrachte Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 seien europarechtswidrig, da diese Rechtsvorschriften entgegen den Vorgaben der Richtlinie 2008/50 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 Tirol nicht im Recht.

Der von ihm 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 nämlich 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 Geschwindigkeitsbegrenzungen 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 relevanten 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 erkennenden Gerichts nicht argumentierbar, das Immissionsschutzgesetz-Luft sowie die darauf basierende Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 seien deshalb europarechtswidrig, weil sie den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG nicht entsprechen würden, zumal die vom Rechtsmittelwerber ins Treffen geführte Vorgabe einer zwingenden Ausnahme von Elektrofahrzeugen von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus der betreffenden Richtlinie nicht erkennbar ist.

c)

Insoweit der Rechtsmittelwerber eine Verfassungswidrigkeit des Immissionsschutzgesetzes-Luft und der gegenständlich angewandten Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 darin erblickt, dass diese Rechtsvorschriften gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen würden, insbesondere weil auf die konkreten unterschiedlichen Emissionen der betroffenen Fahrzeuge nicht abgestellt werde, sohin nicht nach dem jeweiligen Schadstoffausstoß abgestufte verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen seien, ist grundsätzlich festzuhalten, dass das Landesverwaltungsgericht zwar einen Normprüfungsantrag an den Verfassungsgerichtshof stellen kann, wenn ihm bei der Behandlung der Beschwerde Bedenken bezüglich der Rechtmäßigkeit von generellen Rechtsnormen erwachsen (Art 139 Abs 1 Z 1 und Art 140 Abs 1 Z 1 B-VG), dass das Landesverwaltungsgericht aber selbst nicht in der Sache über die Rechtmäßigkeit von generellen Rechtsvorschriften entscheiden darf.

Vor dem Hintergrund der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes bestehen beim Landesverwaltungsgericht Tirol aber keine Bedenken gegen die in Zweifel gezogenen Bestimmungen. So hat der Verfassungsgerichtshof etwa 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 jeweiligem Schadstoffausstoß zu differenzieren (vgl auch VfSlg 19.498/2011).

In seinem Erkenntnis vom 26.09.2011, Zahl B165/11, hat der Verfassungsgerichtshof 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.

Auf diese Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes hat die belangte Behörde in ihrer Begründung der in Beschwerde gezogenen Strafentscheidung bereits ausdrücklich Bezug genommen und darauf hingewiesen, dass sich das Höchstgericht mit der vom Beschwerdeführer aufgeworfenen Rechtsproblematik der Erfassung von Elektrofahrzeugen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Grundlage des Immissionsschutzgesetzes-Luft bereits befasst hat.

Warum nun der Beschwerdeführer weiterhin die Verfassungswidrigkeit der gegen ihn angewandten Rechtsvorschriften behauptet, ohne auf die genannte Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes mit einem Wort einzugehen, ist für das erkennende Gericht nicht verständlich. Es verbleibt dem Landesverwaltungsgericht demzufolge bloß, auf den Umstand hinzuweisen, dass die vom Beschwerdeführer monierte verfassungsrechtliche Fragestellung bereits ausjudiziert ist.

Die sich auf die Verfassungskonformität der zur Anwendung gebrachten Rechtsnormen beziehende Beschwerdeargumentation leidet naturgemäß an dem Mangel des Nichteingehens auf die dargelegte Judikatur des Verfassungsgerichtshofes, obwohl ein entscheidendes Erkenntnis des VfGH dem Rechtsmittelwerber bereits von der belangten Behörde entgegengehalten wurde.

Andere Umstände bzw Aspekte im gegebenen Zusammenhang, die vom Verfassungsgerichtshof noch nicht behandelt worden wären, hat der Beschwerdeführer im Rechtsmittelverfahren nicht aufgezeigt, woraus folgt, dass es dem Rechtsmittelwerber nicht gelungen ist, verfassungsrechtliche Bedenken ob der angewandten Rechtsnormen aufzuzeigen.

d)

Die weiters vorgebrachte Beschwerdebehauptung, die verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung gelte entgegen der Verordnungsermächtigung nicht nur auf bestimmten Streckenabschnitten, sondern de facto im ganzen Land, ist mit Bedachtnahme auf die Regelungen der verfahrensmaßgeblichen Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 als offenkundig unrichtig zu bewerten, weswegen sich das Landesverwaltungsgericht Tirol auch aufgrund dieses Vorbringens nicht dazu veranlasst gesehen hat, einen Normprüfungsantrag an den Verfassungsgerichtshof zu stellen.

e)

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 in § 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft bzw in § 1 der vorliegend angewandten Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol zu LGBl Nr 36/2011 definierte Gesetzes- bzw Verordnungsziel erreicht wurde, zumal es sich nach der Rechtsordnung nicht so verhält, dass Rechtsunterworfenen 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 erkennende Gericht keine Notwendigkeit bestand, dem Beweisantrag auf Einholung von Luftgütemessungen nachzukommen.

4)

Zur Strafbemessung ist seitens des erkennenden Gerichts Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 19 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat. Nach Abs 2 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-, Vermögens- und allfälligen Sorgepflichten des Berufungswerbers sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Der Unrechtsgehalt der begangenen Übertretung ist in Übereinstimmung mit der belangten Behörde als nicht unerheblich einzustufen, zumal die übertretene Norm insofern dem Schutz der Gesundheit der Bevölkerung dient, als damit die Schadstoffbelastung im Sanierungsgebiet gesenkt werden soll.

Nach dem Ausweis des vorliegenden Verwaltungsaktes scheint der Beschwerdeführer wegen mehrerer Delikte nach der Straßenverkehrsordnung strafvorgemerkt auf, wenn auch nicht einschlägig, sodass ihm der Milderungsgrund der Unbescholtenheit nicht zugutekommt.

Vorliegend ist jedenfalls von fahrlässiger Tatbegehung auszugehen, aufgrund der eigenen Erklärungen des Beschwerdeführers - insbesondere jener anlässlich der mündlichen Rechtsmittelverhandlung am 12.10.2015 - kann sogar bedingter Vorsatz angenommen werden, zumal der Rechtsmittelwerber Kenntnis davon hatte, dass Elektrofahrzeuge von der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht ausgenommen sind, und er nur zum Zwecke der Erlangung einer Möglichkeit, die anzuwendenden Rechtsnormen vor dem Verfassungsgerichtshof anzufechten, bewusst die zum Tatzeitpunkt geltende

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mit dem von ihm verwendeten Elektrofahrzeug überschritten hat.

Im Einklang mit den Ausführungen der belangten Behörde sind auch für das erkennende Verwaltungsgericht keine Erschwerungs- oder Milderungsgründe erkennbar.

Entgegen der vom Beschwerdeführer vertretenen Meinung, es müsste vorliegend jedenfalls als strafmildernd berücksichtigt werden, dass er bei der angelasteten Tat seine Fahrweise so gewählt habe, dass niemand gefährdet werde, kann dieser Umstand nach Auffassung des Landesverwaltungsgerichts Tirol nicht als Strafmilderungsgrund herangezogen werden, da es seit der VStG-Novelle, BGBl I 2013/33, bei der Strafbemessung nicht mehr darauf ankommt, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

Dass der Rechtsmittelwerber die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nur geringfügig überschritten hat, wurde bereits von der belangten Behörde ausreichend berücksichtigt, was ein Blick auf die angewandte Verwaltungsstrafnorm des § 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft zeigt. Daraus folgt allerdings, dass das erkennende Verwaltungsgericht aus diesem Grund keine Strafherabsetzung vorzunehmen vermag.

Entsprechend den Angaben des Beschwerdeführers bei der mündlichen Verhandlung am 12.10.2015 kann bezüglich seiner Einkommens-, Vermögens- und persönlichen Verhältnisse von durchschnittlichen Verhältnissen ausgegangen werden. Davon ist auch die belangte Behörde bei ihrer Strafbemessung ausgegangen.

Mit durchschnittlichen Einkommens- und Vermögensverhältnissen ist nach Meinung des erkennenden Gerichts die von der belangten Behörde im untersten Bereich des gesetzlichen Strafrahmens von Euro 2.180,-- festgesetzte Geldstrafe von Euro 50,-- in Einklang zu bringen, wurde der Strafrahmen doch lediglich zu rund 2,29 % ausgeschöpft. Eine derartige Strafe ließe sich auch mit ungünstigen Einkommens- und Vermögensverhältnissen vereinbaren.

Die verhängte Geldstrafe ist folglich nach Dafürhalten des Landesverwaltungsgerichts Tirol als schuld- und tatangemessen zu bewerten.

Einer weiteren Strafherabsetzung stehen allerdings nicht nur general-, sondern auch spezialpräventive Erwägungen entgegen.

Der Ausspruch einer Ermahnung kam nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichts Tirol schon deswegen nicht in Frage, da die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes, welches vom Beschwerdeführer verletzt worden ist, und das Verschulden des Beschwerdeführers nicht als gering zu beurteilen sind.

IV. 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. Gemäß Art 133 Abs 4 B-VG ist die Revision gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere wenn 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 erfolgte (insbesondere VwGH 29.07.2015, Ra 2015/07/0078), war keine Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung zu klären. Vor diesem Hintergrund ist die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nicht zulässig.

Hinweis:

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

Landesverwaltungsgericht Tirol

Dr. Maximilian Aicher
(Richter)