

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

29.07.2015

Geschäftszahl

Ra 2015/07/0078

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Bumberger und die Hofräte Dr. N. Bachler und Mag. Haunold als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Pitsch, über die Revision des *****, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Salzburg vom 9. April 2015, Zl. LVwG-4/1323/5-2015, betreffend Übertretung des Immissionsgesetzes-Luft (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bürgermeister der Landeshauptstadt Salzburg), den Beschluss gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung

1. Mit dem angefochtenen Erkenntnis wurde der Revisionswerber schuldig erkannt, er habe als Lenker eines KFZ an einer näher bezeichneten Stelle der Westautobahn die für das Sanierungsgebiet nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft festgesetzte Höchstgeschwindigkeit überschritten. Er habe dadurch eine Verwaltungsübertretung nach § 3 Abs. 1 der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-VO des Landeshauptmannes von Salzburg vom 12. Februar 2014, LGBl. Nr. 13/2014 iVm § 30 Abs. 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft begangen. Die Revision wurde für unzulässig erklärt.

2. In der Revision wird zu deren Zulässigkeit ausgeführt, die zentral zu lösende Frage sei die undifferenzierte Anordnung eines Tempolimits, das auf der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-VO des Landeshauptmannes von Salzburg beruhe. Regelungsinhalt und ausschließliches Ziel dieser Verordnung sei die Verringerung der durch den Verkehr im Salzburger Zentralraum verursachten Immissionsbelastung durch "den Luftschadstoffdioxid" (NO₂) im Interesse des dauerhaften Schutzes der Gesundheit. Dass der Revisionswerber, der durch den Betrieb eines Elektrofahrzeuges, das kein Stickstoffdioxid ausstoße, also nicht gegen die Ziele der Verordnung betrieben werde, dennoch auf Grund einer undifferenzierten Geschwindigkeitsbeschränkung bestraft worden sei, sei sachlich nicht gerechtfertigt und verstoße auch gegen den Gleichheitsgrundsatz.

3. Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, 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.

Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.

Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden. Die Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

4. In der Revision werden keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme.

Der Revisionswerber sieht die zu lösende Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung in der "undifferenzierten Anordnung eines Tempolimits". Dieses Tempolimit beruht unmittelbar auf der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung, LGBl. Nr. 13/2014. Der Revisionswerber wendet sich somit

gegen die Rechtmäßigkeit dieser Verordnung. Die Frage der Rechtmäßigkeit von generellen Rechtsvorschriften (wie hier einer Verordnung) stellt aber keine vom Verwaltungsgerichtshof zu lösende Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG dar (vgl. die hg. Beschlüsse vom 27. Februar 2015, Ra 2015/06/0009, und vom 29. April 2015, Ra 2015/06/0031, mwN).

Aber selbst dann, wenn mit dem Revisionsvorbringen gemeint sein sollte, dass die Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung so auszulegen sei, dass Elektrofahrzeuge nicht unter die Geschwindigkeitsbeschränkung fielen, wäre für den Revisionswerber nichts gewonnen.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes liegt trotz Fehlens von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung vor, wenn die Rechtslage eindeutig ist (vgl. dazu u. a. die hg. Beschlüsse vom 28. Mai 2014, Ro 2014/07/0053, und vom 2. September 2014, Ra 2014/18/0062, mwN). Das ist hier der Fall.

Nach § 3 Abs. 1 der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung wird im Sanierungsgebiet die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h festgesetzt.

Unbestritten ist, dass der Revisionswerber im Sanierungsgebiet die dort festgesetzte Höchstgeschwindigkeit überschritten hat. Der Wortlaut der Verordnung ist eindeutig: Im Sanierungsgebiet beträgt die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Ausnahmen gibt es nicht. Eine Auslegung dahin, dass Elektrofahrzeuge ausgenommen seien, verbietet sich schon aus folgenden Gründen:

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 Methangantrieb 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-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 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.

In der Revision werden damit keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme. Die Revision war daher zurückzuweisen.

Wien, am 29. Juli 2015