

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

28.02.2017

Geschäftszahl

Ra 2017/11/0002

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Rigler und die Hofräte Dr. Schick, Dr. Grünstäudl und Mag. Samm sowie die Hofrätin Dr. Pollak als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Mag. Soyer, über die Revision des M M in T, vertreten durch Mag. Manfred Kantner, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, Maximilianstraße 2, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 29. November 2016, LVwG-2016/40/1932-4, betreffend Entziehung der Lenkberechtigung (belangte Behörde im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht: Bezirkshauptmannschaft Innsbruck), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

1 Mit einer in Rechtskraft erwachsenen Strafverfügung der belangten Behörde vom 7. Juni 2016 war dem Revisionswerber eine Übertretung des § 30 Abs. 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) iVm § 3 Abs. 1 der IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmanns von Tirol, LGBl. Nr. 145/2014, angelastet worden, weil er am 30. April 2016 um 10:39 Uhr an einer näher bestimmten Stelle auf der Inntalautobahn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 52 km/h überschritten habe.

2 Mit dem nun angefochtenen Erkenntnis des Verwaltungsgerichts wurde dem Revisionswerber - in Bestätigung eines entsprechenden Bescheids der belangten Behörde - gemäß § 26 Abs. 3 Z 1 iVm § 7 Abs. 3 Z 4 FSG die Lenkberechtigung für zwei Wochen entzogen; die ordentliche Revision wurde für nicht zulässig erklärt.

3 Begründend führte das Verwaltungsgericht im Wesentlichen Folgendes aus:

4 Die erwähnte Strafverfügung enthalte zwar keine Bindung auch hinsichtlich des Ausmaßes der Geschwindigkeitsüberschreitung, doch bestünden keinerlei Zweifel am festgestellten Ausmaß, zumal die gemessene Geschwindigkeit 161 km/h betragen habe, das technische Hilfsmittel, mit dem gemessen worden sei, geeicht gewesen sei und sich im gesamten Verfahren keine Anhaltspunkte dafür ergeben hätten, dass die mit einem technischen Hilfsmittel erfolgte Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht rechtmäßig erfolgt wäre.

5 Entgegen dem Vorbringen des Revisionswerbers sei nicht entscheidend, dass Grundlage der Geschwindigkeitsbeschränkung das IG-L gewesen sei, weil das FSG nicht auf die Rechtsgrundlage einer Geschwindigkeitsbeschränkung abstelle. Ein Verstoß gegen § 7 Abs. 3 Z 4 FSG, also eine Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h, die mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde, liege daher vor, was gemäß § 26 Abs. 3 Z 1 FSG zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung im Ausmaß von zwei Wochen zu führen habe.

6 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vom Verwaltungsgericht gemeinsam mit den Verfahrensakten vorgelegte außerordentliche Revision.

7 Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage hinsichtlich der fährerscheinrechtlichen Konsequenzen einer Überschreitung einer auf dem IG-L basierenden Geschwindigkeitsbeschränkung zulässig; sie ist aber nicht begründet.

8 Im Revisionsverfahren ist das festgestellte Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung - um mehr als 50 km/h - nicht strittig.

9 Die Revision macht vielmehr geltend, Schutzzweck des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG sei die Verhinderung eines durch überhöhte Geschwindigkeit bedingten Gefahrenpotenzials. Die im konkreten Fall festgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h fuße jedoch auf den Bestimmungen des IG-L, das vor schädlichen und unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen schützen, Immissionen vorsorglich verringern und die Bewahrung der bestmöglichen Luftqualität bewirken solle. Wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L nicht erlassen worden, hätte der Revisionswerber eine Geschwindigkeit in Höhe von 130 km/h einhalten dürfen und wäre ihm damit nicht eine Geschwindigkeitsüberschreitung im Ausmaß von mehr als 50 km/h außerhalb des Ortgebiets anzulasten gewesen. Das Gefährdungspotenzial der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit sei demnach nicht so hoch gewesen, um dadurch Verkehrsunsicherheit zu begründen.

10 Dieses Vorbringen ist nicht zielführend.

11 Die maßgebenden Bestimmungen des FSG lauten:

"Verkehrszuverlässigkeit"

§ 7. (1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs. 3) und ihrer Wertung (Abs. 4) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen

1. die Verkehrssicherheit insbesondere durch

rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird, oder

...

(3) Als bestimmte Tatsache im Sinn des Abs. 1 hat insbesondere zu gelten, wenn jemand:

...

4. die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im

Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h überschritten hat und diese Überschreitung mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde;

...

(4) Für die Wertung der in Abs. 1 genannten und in Abs. 3 beispielsweise angeführten Tatsachen sind deren Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend, wobei bei den in Abs. 3 Z 14 und 15 genannten bestimmten Tatsachen die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit nicht zu berücksichtigen ist.

...

Entziehung, Einschränkung und Erlöschen der Lenkberechtigung

Allgemeines

§ 24. (1) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs. 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit

1. die Lenkberechtigung zu entziehen oder

...

Dauer der Entziehung

§ 25. (1) Bei der Entziehung ist auch auszusprechen, für welchen Zeitraum die Lenkberechtigung entzogen wird. Dieser ist auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen. Endet die Gültigkeit der Lenkberechtigung vor dem Ende der von der Behörde prognostizierten Entziehungsdauer, so hat die Behörde auch auszusprechen, für welche Zeit nach Ablauf der Gültigkeit der Lenkberechtigung keine neue Lenkberechtigung erteilt werden darf.

...

Sonderfälle der Entziehung

§ 26. ...

(3) Im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs. 3 Z 4 genannten Übertretung - sofern die Übertretung nicht geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen oder nicht mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern begangen wurde (§ 7 Abs. 3 Z 3) oder auch eine Übertretung gemäß Abs. 1 oder 2 vorliegt - hat die Entziehungsdauer

1. zwei Wochen,

2. wenn die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im

Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h überschritten worden ist, sechs Wochen,
3. wenn die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im

Ortsgebiet um mehr als 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h überschritten worden ist, drei Monate

zu betragen. Bei wiederholter Begehung einer derartigen Übertretung innerhalb von zwei Jahren hat die Entziehungsdauer, sofern in keinem Fall eine Qualifizierung im Sinne der Z 2 oder 3 gegeben ist sechs Wochen, sonst mindestens sechs Monate zu betragen. Eine nach Ablauf von zwei Jahren seit der letzten Übertretung begangene derartige Übertretung gilt als erstmalig begangen.

..."

12 Gemäß § 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010 (IG-L), sind Ziele dieses Gesetzes:

"1. der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des

Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen;

2. die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und

3. die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung

verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte."

13 Zur Erreichung dieser Ziele wird vom IG-L ein Instrumentarium insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten Immission und der Immission von Luftschadstoffen geschaffen (§ 1 Abs. 2 IG-L). Dieses Instrumentarium umfasst auch die Festlegung von - mit Verordnung anzuordnenden (§ 10 IG-L) - Geschwindigkeitsbeschränkungen (§ 14 IG-L).

14 Im Revisionsverfahren ist nicht strittig, dass auf dieser Basis am angegebenen Ort zur genannten Zeit (vgl. Rz 1) eine Geschwindigkeitsbeschränkung (höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h) angeordnet war.

15 Eine - nach § 26 Abs. 3 FSG zwingend mit einer Entziehung der Lenkberechtigung für zwei Wochen verbundene - Übertretung nach § 7 Abs. 3 Z 4 FSG liegt dann vor, wenn die "jeweils zulässige" Höchstgeschwindigkeit in dem in dieser Bestimmung genannten Ausmaß, also um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet bzw. um mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets, überschritten wurde, sofern die Überschreitung mit einem "technischen Hilfsmittel" (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 15. Oktober 2015, Zl. Ra 2015/11/0064) festgestellt wurde. Diese Bestimmung differenziert also danach, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung im Ortsgebiet oder außerhalb desselben begangen wurde, stellt aber nicht darauf ab, ob es sich bei der "jeweils zulässigen" Höchstgeschwindigkeit um jene handelt, die an der betreffenden Stelle im Regelfall (§ 20 Abs. 2 StVO 1960) eingehalten werden darf, also 50 km/h im Ortsgebiet, 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h auf den übrigen Freilandstraßen, oder ob von der Behörde eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlassen oder eine höhere Höchstgeschwindigkeit erlaubt wurde. Auch der Rechtsgrund einer allfälligen Geschwindigkeitsbeschränkung ist nach Wortlaut und Systematik von § 7 Abs. 3 Z 4 iVm § 26 Abs. 3 FSG nicht relevant; festzuhalten ist im gegebenen Zusammenhang, dass nach der StVO 1960 allfällige Beschränkungen der "sonst" (vgl. § 20 Abs. 2 StVO 1960) zulässigen Geschwindigkeiten nicht bloß aus Gründen der Verkehrssicherheit zulässig sind, sondern auch aus anderen wichtigen Gründen, etwa der Hintanhaltung von Belästigungen durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe (vgl. §§ 20 Abs. 2a und 43 Abs. 2 StVO 1960).

16 Für eine - der Sache nach vom Revisionswerber ins Spiel gebrachte - teleologische Reduktion des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG auf jene Fälle von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit festgesetzt wurden, gibt es keine überzeugende Begründung:

17 Die teleologische Reduktion verschafft der ratio legis gegen einen überschießend weiten Gesetzeswortlaut Durchsetzung und setzt stets den Nachweis voraus, dass eine umschreibbare Fallgruppe von den Grundwertungen und Zwecken des Gesetzes entgegen seinem Wortlaut gar nicht getroffen wird, sich vielmehr von den eigentlich gemeinten Gruppen soweit unterscheidet, dass die Gleichbehandlung sachlich ungerechtfertigt und willkürlich wäre (vgl. nur etwa das hg. Erkenntnis vom 15. September 2016, Ro 2014/15/0034, mwN); an diesen Voraussetzungen fehlt es im vorliegenden Zusammenhang aber.

18 Der Revision ist zwar insofern beizupflichten, dass die "Generalklausel" des § 7 Abs. 1 Z 1 FSG darauf abstellt, ob jemand - insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr - die Verkehrssicherheit gefährden wird. Entgegen der Auffassung des Revisionswerbers ist aber ein Geschwindigkeitsunterschied von

mehr als 50 km/h zwischen jenen Straßenverkehrsteilnehmern, die sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit (unabhängig von deren Rechtsgrund) halten und jenen, die diese überschreiten, regelmäßig geeignet, gefährliche Verhältnisse zu begründen, etwa weil bei einem Fahrstreifenwechsel ein mit weit überhöhter Geschwindigkeit herannahendes Fahrzeug nicht rechtzeitig wahrgenommen werden kann. In der Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit (außerhalb des Ortsgebiets) um mehr als 50 km/h manifestiert sich damit eine Sinnesart, die eine Gefährdung der Verkehrssicherheit erwarten lässt (vgl. § 7 Abs. 1 Z 1 FSG). Schon deshalb ist für die von der Revision gewünschte teleologische Reduktion kein Platz.

19 Im Übrigen spricht auch die Beachtung des historischen Zusammenhangs des Gesetzes gegen die vom Revisionswerber vertretene Auslegung:

20 Das FSG (mit der schon in der Stammfassung enthaltenen, nun in Rede stehenden Regelung der §§ 7 Abs. 3 Z 4 iVm § 26 Abs. 3 (in der Stammfassung noch Abs. 4)) trat mit BGBl. I Nr. 120/1997 - soweit hier von Bedeutung - mit 1. November 1997 in Kraft, also etwa einen Monat nach Kundmachung des IG-L mit BGBl. I Nr. 115/1997. Selbst wenn man berücksichtigt, dass mit den Bestimmungen nach § 7 Abs. 3 Z 4 bzw. § 26 Abs. 3 FSG bloß die entsprechenden Regelungen nach dem KFG 1967 (§ 66 Abs. 2 lit. i bzw. § 73 Abs. 3 zweiter Satz) fortgeschrieben wurden, ist doch zu beachten, dass mit der FSG-Novelle BGBl. I Nr. 117/2010 eine deutliche Verschärfung erfolgt ist: § 26 Abs. 3 Z 2 und Z 3 FSG ermöglichen seither bei massiven Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit deutlich längere Entziehungszeiten als die zwei Wochen nach Z 1. Jedenfalls im Zeitpunkt dieser Novelle konnte dem Gesetzgeber des FSG die Möglichkeit ausgedehnter Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L nicht unbekannt geblieben sein. Wenn dessen ungeachtet der Wortlaut des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG unverändert blieb und nach wie vor auf die "jeweils zulässige" Höchstgeschwindigkeit - ohne weitere Differenzierung nach deren Rechtsgrund - abgestellt wird, ist dies ein deutliches Indiz dagegen, dass der Gesetzgeber - unausgesprochen, vielmehr gegen den Wortlaut des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG - Überschreitungen von nach dem IG-L verfügbaren Geschwindigkeitsbeschränkungen anders behandelt wissen wollte.

21 Als Ergebnis ist daher festzuhalten, dass Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit in dem in § 7 Abs. 3 Z 4 FSG genannten Ausmaß (wurden sie mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt) auch dann zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung nach § 26 Abs. 3 FSG zu führen haben, wenn Basis der festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung eine Verordnung nach dem IG-L war.

22 Die Revision, deren Inhalt erkennen lässt, dass die behauptete Rechtsverletzung nicht vorliegt, war daher gemäß § 35 Abs. 1 VwGG in nichtöffentlicher Sitzung als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 28. Februar 2017