

LU_GERICHTE 2M 16 34 vom 22. August 2017

LU Gerichte, 2017-08-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_2M_16_34

FR: LU_GERICHTE 2M 16 34 du 22 août 2017

IT: LU_GERICHTE 2M 16 34 del 22 agosto 2017

Regeste

Von einem Käufer eines Motorfahrzeugs kann im Regelfall nicht erwartet werden, dass er über die Bestätigungen des spezialisierten Autohändlers und der amtlichen Zulassungsbehörde (Strassenverkehrsamt) hinaus Nachforschungen tätigt, um sich der Regelkonformität des gekauften Fahrzeugs zu vergewissern. Fahrlässigkeitsstrafbarkeit im vorliegenden Fall verneint. | Art. 5 BV, Art. 9 BV; Art. 11 SVG, Art. 29 SVG, Art. 93 SVG, Art. 100 SVG, Art. 102 SVG; Art. 53 VTS; Art. 12 StGB, Art. 104 StGB; Art. 398 StPO. | Strafrecht

Volltext

Luzern Kantonsgericht 1. Abteilung 22.08.2017 2M 16 34 (2017 I Nr. 16) Lucerne
Kantonsgericht 1. Abteilung 22.08.2017 2M 16 34 (2017 I Nr. 16) Lucerna
Kantonsgericht 1. Abteilung 22.08.2017 2M 16 34 (2017 I Nr. 16)

Von einem Käufer eines Motorfahrzeugs kann im Regelfall nicht erwartet werden, dass er über die Bestätigungen des spezialisierten Autohändlers und der amtlichen Zulassungsbehörde (Strassenverkehrsamt) hinaus Nachforschungen tätigt, um sich der Regelkonformität des gekauften Fahrzeugs zu vergewissern. Fahrlässigkeitsstrafbarkeit im vorliegenden Fall verneint. | Art. 5 BV, Art. 9 BV; Art. 11 SVG, Art. 29 SVG, Art. 93 SVG, Art. 100 SVG, Art. 102 SVG; Art. 53 VTS; Art. 12 StGB, Art. 104 StGB; Art. 398 StPO. | Strafrecht

Rechtsprechung Luzern Instanz: Kantonsgericht Abteilung: 1. Abteilung Rechtsgebiet: Strafrecht
Entscheiddatum: 22.08.2017 Fallnummer: 2M 16 34 LGVE: 2017 I Nr. 16
Gesetzesartikel: Art. 5 BV, Art. 9 BV; Art. 11 SVG, Art. 29 SVG, Art. 93 SVG, Art. 100 SVG, Art. 102 SVG; Art. 53 VTS; Art. 12 StGB, Art. 104 StGB; Art. 398 StPO. Leitsatz:
Von einem Käufer eines Motorfahrzeugs kann im Regelfall nicht erwartet werden, dass er über die Bestätigungen des spezialisierten Autohändlers und der amtlichen Zulassungsbehörde (Strassenverkehrsamt) hinaus Nachforschungen tätigt, um sich der Regelkonformität des gekauften Fahrzeugs zu vergewissern. Fahrlässigkeitsstrafbarkeit im vorliegenden Fall verneint. Rechtskraft: Dieser Entscheid ist rechtskräftig. Entscheid: A (nachfolgend Beschuldigter) wurde von der Staatsanwaltschaft vorgeworfen, seinen Personenwagen Morgan Plus 8 Speedster nicht im vorschriftsgemässen Zustand geführt zu haben. Bei einer Fahrzeugexpertise durch das Strassenverkehrsamt Luzern sei eine Betriebslautstärke von 105 Dezibel (dB/A) gemessen worden, welche den im Fahrzeugausweis eingetragenen Maximalwert von 86 Dezibel deutlich überschritten habe. Als Halter und Führer des besagten Fahrzeugs hätte er bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit selber feststellen können, dass die Auspuffanlage seines Fahrzeugs im Vergleich zu anderen Fahrzeugen übermässigen Lärm erzeuge und den zugelassenen Grenzwert klar wahrnehmbar erheblich überschreite. Die Vorinstanz verurteilte den Beschuldigten

deswegen zu einer Busse von Fr. 300.--. Der Beschuldigte erhob Berufung an das Kantonsgericht. Aus den Erwägungen: 3.2. 3.2.1. Gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) wird mit Busse bestraft, wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht. Art. 29 SVG schreibt vor, dass Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren dürfen. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden. Der Zustand eines Fahrzeugs ist demnach vorschriftsgemäss im Sinne von Art. 93 Abs. 2 SVG, wenn Bau und Ausrüstung den technischen Anforderungen entsprechen (BGer-Urteil 6B_1099/2009 vom 16.2.2010 E. 3.1). Gemäss Art. 53 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) dürfen die durch das Fahrzeug erzeugten Geräusche das technisch vermeidbare Mass nicht überschreiten. Auspuff- und Ansaugvorrichtungen sind mit wirksamen und dauerhaften Schalldämpfern auszurüsten. Verursachen andere Teile vermeidbaren Lärm, so sind schalldämpfende Massnahmen zu treffen. Für die Geräuschmessung gilt Anhang 6 der Verordnung. 3.3.2. Der Übertretungstatbestand in Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG kann gemäss seinem Wortlaut ("bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann") auch bei einer fahrlässigen Widerhandlung erfüllt sein (vgl. auch Art. 100 Ziff. 1 SVG). Fahrlässig begeht eine Straftat, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3, Art. 104 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs [StGB; SR 311.0], Art. 102 Abs. 1 SVG). Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG ist ein schlichtes Tätigkeitsdelikt. Der Tatbestand setzt keinen Erfolg im Sinne einer Gefährdung oder Verletzung eines Rechtsguts wie etwa der Verkehrssicherheit voraus (BGer-Urteil 6B_1099/2009 vom 16.2.2010 E. 3.1). Der Fahrlässigkeitsvorwurf bezieht sich daher nicht auf eine solche Folge, sondern darauf, dass der Fahrzeugführer bei pflichtgemässer Vorsicht hätte erkennen können, dass sein Fahrzeug – in sachlicher Hinsicht – nicht den geltenden Vorschriften entspricht. Hinzu kommt bei fahrlässigen schlichten Tätigkeitsdelikten (im Unterschied zu den fahrlässigen Erfolgsdelikten) auch der Vorwurf, dass der Fahrzeugführer bei pflichtgemässer Vorsicht die – in rechtlicher Hinsicht – geltenden Vorschriften hätte kennen müssen. 3.3. Seitens des Beschuldigten wurde bis zum Verfahren der Vorinstanz nicht bestritten, dass der Personenwagen, welchen er am 6. August 2015 um 20.10 Uhr am Z-Platz in Y führte, den geltenden Vorschriften bezüglich den Lärmemissionen nicht entsprach, weil der Motorenlärm das technisch vermeidbare Mass überschritt. Soweit der Beschuldigte im Berufungsverfahren erstmals bestreitet, dass die Messung des Strassenverkehrsamts korrekt vorgenommen worden sei, ist er damit nicht (mehr) zu hören (Art. 398 Abs. 4 der Schweizerischen Strafprozessordnung [StPO; SR 312.0]). Strittig ist, ob der Beschuldigte diesen Umstand – die Überschreitung des geltenden Lärmemissionsgrenzwerts – bei pflichtgemässer Vorsicht hätte bemerken müssen. 3.3.1. Die Vorinstanz erwägt, ein Geräusch von 105 dB/A sei sehr laut. Es entspreche vergleichsweise der Lautstärke, die eine Kettensäge verursache. Die Musik an einem Rockkonzert in unmittelbarer Nähe der Lautsprecher sei ebenfalls so laut. Dass der Beschuldigte nicht bemerkt haben sollte, dass sein Fahrzeug übermässig lauten Lärm verursache, sei unter diesen Umständen nicht glaubhaft. Eine Überschreitung von 19 dB/A bei einer zulässigen Emissionsgrenze von 86 dB/A stelle eine deutlich wahrnehmbare

Steigerung der Lautstärke dar. Bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit hätte der Beschuldigte ohne Weiteres feststellen können, dass sein Fahrzeug massiv mehr Lärm verursache, als andere Fahrzeuge. Der Fahrlässigkeitsvorwurf beziehe sich auch auf das Verkennen dieses Umstands. Als Halter und Lenker wäre der Beschuldigte verpflichtet gewesen, der Ursache für die übermässigen Lärmemissionen auf den Grund zu gehen. Dies habe er in pflichtwidriger Weise unterlassen und so die gebotene Sorgfalt missachtet. Der Einwand des Beschuldigten, er habe den massgebenden Schallemissionsgrenzwert gar nicht gekannt, sei unbehilflich, da aktenkundig sei, dass der Grenzwert der zulässigen Schallemission im Fahrzeugausweis festgehalten gewesen sei. Diese Tatsache sei jedoch für die Strafbarkeit des Beschuldigten gar nicht relevant. Sein Fahrzeug habe bedeutend mehr Lärm verursacht als andere Fahrzeuge. Bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wäre dies dem Beschuldigten nicht entgangen und hätte ihn zu Nachforschungen veranlassen müssen.

3.3.2. Der Beschuldigte wendet dagegen ein, es könne kaum ernsthaft erwartet werden, dass er die Messwerte der schriftlichen EU-Übereinstimmungsbescheinigung hätte in Zweifel ziehen, die amtliche Prüfung in seinem Wohnsitzkanton hätte als wertlos erachten sollen und deshalb eigene Messgerätschaften anschaffen und das komplizierte Testverfahren selber hätte durchführen müssen, um die Schallemission seines neuen und mehrfach amtlich geprüften Motorfahrzeugs nachzumessen. Bemerkenswert sei auch, dass die angeblich so offensichtliche Grenzwertüberschreitung weder vom Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Ob- und Nidwalden (OW/NW) noch von den Fachleuten der B AG festgestellt worden sei, obwohl bei einer amtlichen Kontrolle eines Motorfahrzeugs aus dem Ausland normalerweise eine Lärmemissionskontrolle, zumindest aber anlässlich einer Funktionskontrolle eine kurze Fahrt um die Kontrollanlage gemacht werde. Es stelle sich somit die Frage, wie er als Laie eine angebliche Grenzwertüberschreitung ohne Weiteres hätte erkennen müssen, wenn keiner der zahlreichen Experten eine solche bemerkt habe. Er sei ein absoluter Laie in Bezug auf Motorfahrzeuge. Weder kenne er sich mit deren technischen Daten aus noch seien ihm die spezifischen Bestimmungen betreffend Geräuschemissionen bekannt. Es sei ihm unmöglich, den Schallemissionsgrenzwert für die betroffene Fahrzeugkategorie zu kennen oder die empfundene Lautstärke einzuschätzen. Die vorinstanzliche Feststellung, der Grenzwert der zulässigen Schallemission sei im Fahrzeugausweis festgehalten, treffe schlicht nicht zu. Selbst wenn er den massgebenden Schallemissionsgrenzwert gekannt hätte, wäre es ihm unmöglich gewesen, einen solchen Dezibelwert überhaupt einzuordnen und/oder gar mit der aus dem Autoinneren wahrgenommenen Motoren-Lautstärke zu vergleichen. Ein Rückschluss von Dezibelwerten auf die wahrgenommene Empfindung und das präzise Einschätzen einer technischen Grösse wie Dezibel seien nicht möglich. Er habe keine Kenntnis von Beanstandungen gegen Fahrzeuge des gleichen Typs; somit habe er absolut keinen Grund gehabt, anzunehmen, dass sein Motorfahrzeug nicht den hiesigen Vorschriften entspreche. Die Argumentation der Vorinstanz, dass er bei pflichtgemässer Sorgfalt ohne Weiteres hätte feststellen müssen, dass sein Motorfahrzeug mehr Lärm verursache als andere, sei nicht nachvollziehbar. Nach dieser Argumentation müsste jeder Fahrzeugführer von kraftvollen Sportwagen und Motorrädern davon ausgehen, dass er sich trotz amtlicher Zulassung und Bescheinigung strafbar mache. Er sei mit der Garantie, dass es sich um einen unveränderten Neuwagen, der vom Hersteller, von der europäischen Zulassungsbehörde, von der schweizerischen Einfuhrbehörde und v.a. von amtlicher Stelle im Kanton Nidwalden kontrolliert und zugelassen worden sei, seiner gesetzlichen Aufmerksamkeitspflicht zur Genüge nachgekommen. Schliesslich dürfe und müsse ein Fahrzeughalter gemäss Art. 11 Abs. 1

SVG davon ausgehen, dass ein Motorfahrzeug den Vorschriften entspreche, wenn ihm ein entsprechender Fahrzeugausweis erteilt werde. Er habe in guten Treuen darauf vertrauen dürfen, dass sein Motorfahrzeug auf den Strassen in der Schweiz gefahren werden dürfe und er sich dabei nicht strafbar mache.

3.4. 3.4.1. Die Angaben des Beschuldigten, wonach er (bzw. seine Frau) das fragliche Fahrzeug neu gekauft und nach der Motofahrzeugkontrolle durch das Verkehrssicherheitszentrum OW/NW keinen Änderungen unterzogen habe sowie dass er in Bezug auf Autos und deren technischen Vorschriften kein erhöhtes Fachwissen inne habe, wurden weder von der Staatsanwaltschaft bestritten noch von der Vorinstanz in Frage gestellt. Diese Angaben des Beschuldigten sind der rechtlichen Beurteilung der Fahrlässigkeitsstrafbarkeit daher als Sachverhalt zugrunde zu legen.

3.4.2. Das Fahrzeug wurde vom Verkehrssicherheitszentrum OW/NW gemäss Prüfungsbescheid vom 12. März 2015 geprüft und für in Ordnung befunden. Nachträglich wurde seitens des Verkehrssicherheitszentrums OW/NW gegenüber der Staatsanwaltschaft telefonisch eingeräumt, dass das Fahrzeug anlässlich der Kontrolle vom 12. März 2015 fälschlicherweise zugelassen worden sei. Die Einzelprüfung durch kantonale Verkehrsexpertinnen und -experten vor der Zulassung wird bei Fahrzeugen, bei denen eine gültige EG-Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt, gemäss Art. 30 VTS nur in einem beschränkten Umfang vorgenommen. Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass das Fahrzeug bei einer Überprüfung durch das Verkehrssicherheitszentrum OW/NW fälschlicherweise für in Ordnung befunden worden ist.

3.4.3. Fraglich ist indessen, ob es in einem solchen Fall dem Fahrzeughalter (gewissermassen als strafbewehrte Sorgfaltspflicht) obliegt, eine Überschreitung des Lärmemissionsgrenzwerts selbst festzustellen und ob ihm Gegenteiliges als strafbare Sorgfaltswidrigkeit zur Last gelegt werden kann. Die vom Strassenverkehrsamt gemessene Motorenlautstärke von 105 Dezibel mag laut sein und auch einem Laien in Bezug auf Motorfahrzeuge als bemerkenswert laut auffallen. Dem Beschuldigten muss jedoch zugute gehalten werden, dass das Fahrzeug von amtlicher Stelle, nämlich vom Verkehrssicherheitszentrum OW/NW als Zulassungsbehörde, geprüft und als regelkonform bestätigt worden ist. Es kann von ihm als Laien in diesem technischen Bereich nicht erwartet werden, dass er die Arbeit der amtlichen Prüf- und Zulassungsbehörden und somit von ausgewiesenen Experten kritisch überprüft. Dies gilt umso mehr, als die Ermittlung des geltenden Lärmemissionsgrenzwerts – selbst für eine juristisch ausgebildete Person – anspruchsvoll ist. Dafür müssen gemäss Anhang 6 Ziff. 111.1 VTS die Richtlinie 70/157/EWG, die Verordnung (EU) Nr. 540/2014, das UNECE-Reglement Nr. 51 sowie das UNECE-Reglement Nr. 59 konsultiert werden. Dabei handelt es sich um fremdsprachige sowie anspruchsvolle Rechtsdokumente der Europäischen Union und der United Nations Economic Commission for Europe mit stark technisiertem Charakter. Einem Käufer eines Neuwagens, der – wie vorliegend – keine speziellen Kenntnisse in Bezug auf Motorfahrzeuge aufweist, kann es angesichts der anspruchsvollen Aufgabe, die bestehenden Grenzwerte zu ermitteln, nicht als Fahrlässigkeit vorgeworfen werden, diese Regeln nicht gekannt zu haben. Nebenbei sei bemerkt, dass keine der involvierten Behörden (Strassenverkehrsamt, Staatsanwaltschaft, Vorinstanz) nachvollziehbar dargelegt hat, aufgrund welcher rechtlicher Vorgabe der Lärmemissionsgrenzwert für das fragliche Fahrzeug 86 Dezibel beträgt und aufgrund welcher gesetzlichen Bestimmung dafür auf den in der EG-Konformitätsbescheinigung angegebenen Wert abzustellen ist. Umso weniger kann dem Beschuldigten in strafrechtlicher Hinsicht vorgeworfen werden, dass er den Grenzwert angesichts der gemäss Fahrzeugausweis mitzuführenden EG-Konformitätsbescheinigung hätte kennen müssen.

Darin wird in Ziff. 46 festgehalten, dass die Lautstärke des Fahrzeugs ("sound level") bei "engine speed: 4725 min⁻¹" 86 dB(A) betrage und bei "drive by" 75 dB(A). Dabei handelt es sich in sprachlicher Hinsicht um die Feststellung eines Sachverhalts. Dass es sich dabei um das gesetzlich erlaubte Höchstmass handelt, wird alleine aus dem Dokument heraus nicht ersichtlich. Für die Erkenntnis, dass es sich dabei um einen gesetzlichen Grenzwert handelt, müssen die oben genannten gesetzlichen Vorschriften zum Lärmemissionsgrenzwert hinzugezogen werden, was einer rechtsunkundigen Person, die zur Beachtung von technischen Vorschriften im Bereich des Strassenverkehrs keine erhöhten Sorgfaltspflichten hat (etwa weil sie Motorfahrzeuge verkauft, Autotuning betreibt o.ä), nicht zugemutet werden kann. Der Beschuldigte wendet in Bezug auf seine Sorgfaltspflichten in sachlicher Hinsicht überdies zu Recht ein, dass Lärm bzw. Schallemission mit dem Gehör nur sehr schwierig einzuschätzen ist. Die Einhaltung des Lärmemissionsgrenzwerts wird in einem standardisierten Messverfahren unter genau festgehalten Prüfbedingungen festgestellt (vgl. Anhang 6 VTS). Dies geht auf den Umstand zurück, dass die Ermittlung, ob ein Lärm-Grenzwert eingehalten wird, mittels einem schlichten (Zu-)Hören nicht möglich ist, solange sowohl der Grenzwert als auch die tatsächlich gemessene Schallemission von einer durchschnittlichen Person als laut wahrgenommen werden. Letzteres kann bei einem Lärmemissionsgrenzwert von 86 Dezibel ohne Weiteres angenommen werden. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich der Beschuldigte auf die Bestätigung des Verkehrssicherheitszentrums OW/NW bzw. seines Autohändlers verlassen können, dass sein Fahrzeug geprüft und für in Ordnung befunden wurde. Dies gebietet auch der Grundsatz von Treu und Glauben nach Art. 5 Abs. 3 i.V.m. Art. 9 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101), da alle Voraussetzungen für ein Abstellen auf die (falsche) behördliche Auskunft des Verkehrssicherheitszentrums OW/NW erfüllt waren (vgl. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl. 2016, N 627 ff.). Dass er den Personenwagen aufgrund seiner Lautstärke entgegen der amtlichen Bestätigung des Verkehrssicherheitszentrums OW/NW nicht (erneut) auf Regelkonformität überprüfte bzw. überprüfen liess, kann ihm daher nicht als Sorgfaltspflichtverletzung zum Vorwurf gemacht werden, sondern ist vielmehr nachvollziehbar. Es ist dem Beschuldigten zuzustimmen, dass von einem Autokäufer mit durchschnittlichen Kenntnissen der Materie – solange er an seinem Fahrzeug keine Veränderungen vornimmt oder vornehmen lässt – nicht erwartet werden kann, über die Bestätigung eines spezialisierten Autohändlers und einer amtlichen Zulassungsbehörde hinaus selbst tätig zu werden, um – wie es die Vorinstanz formuliert – "Nachforschungen" zu tätigen bzw. sich der Regelkonformität seines Fahrzeugs zu vergewissern. Der Fahrlässigkeitsvorwurf der Staatsanwaltschaft und der Vorinstanz überzeugt somit weder in rechtlicher noch in sachlicher Hinsicht und ist daher bundesrechtswidrig. 3.4.4. Der Beschuldigte ist somit mangels Verletzung einer Sorgfaltspflicht vom Vorwurf des Führens eines Fahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem Zustand freizusprechen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.