

SST.2024.45
(ST.2023.18; STA.2021.2933)

Urteil vom 10. Juni 2024

Besetzung Oberrichter Six, Präsident
 Oberrichter Fedier
 Oberrichterin Möckli
 Gerichtsschreiberin Rosset

Anklägerin **Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau,**
 Seetalplatz, Bahnhofstrasse 4, 5600 Lenzburg

Beschuldigter **B._____**,
 geboren am tt.mm.1998, von Escholz matt-Marbach,
 [...]
 verteidigt durch Rechtsanwalt Armin Stöckli,
 [...]

Gegenstand Grobe Verletzung der Verkehrsregeln durch Inverkehrbringen eines
 Motorfahrzeugs in nicht betriebssicherem Zustand usw.

Das Obergericht entnimmt den Akten:

1.

Die Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau verurteilte den Beschuldigten mit Strafbefehl vom 12. Januar 2023 wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln durch Inverkehrbringen eines Motorfahrzeugs in nicht betriebssicherem Zustand (Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG, Art. 57 Abs. 1 VRV, Art. 97 VTS), Inverkehrbringens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem Zustand (Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 29 SVG, Art. 57 Abs. 1 VRV), Verursachen von unnötigem Lärm (Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 42 Abs. 1 SVG, Art. 53 Abs. 4 VTS) und Erschleichens eines Ausweises (Art. 97 Abs. 1 lit. d SVG) zu einer bedingten Geldstrafe von 60 Tagessätzen à Fr. 140.00 und einer Busse von Fr. 2'600.00. Dem Beschuldigten wird folgender Sachverhalt vorgehalten:

[...]

Ort: 5034 Suhr, Gränicherstrasse
Zeit: 14.11.2020, 10.45 Uhr

Vorgehen:

Am 14.11.2020, um 10.45 Uhr, wurde der Beschuldigte in Suhr, Gränicherstrasse, als Lenker des Personenwagens Audi [...] mit dem Kontrollschild [...] von der Kantonspolizei Aargau zur Kontrolle angehalten. Da diverse Mängel am Fahrzeug festgestellt werden konnten und der Beschuldigte einen Kaufvertrag mitführte, in welchem explizit auf verbotene Änderungen hingewiesen wurde, wurde dieses polizeilich sichergestellt, in der Folge wurde vorgenanntes Fahrzeug am 26.11.2020 vom Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau einer Fahrzeugprüfung unterzogen. Zudem führte die Kantonspolizei Aargau am 18.12.2020 eine Leistungsmessung durch. Es konnten folgende Beanstandungen festgestellt werden:

- a) Überschreitung Geräuschemissionen:
 - Gemäss Typengenehmigung darf der eingetragene Wert von 73 dB(A) um höchstens 2 dB(A) überschritten werden
 - Gemessener Wert: 76 dB(A) bei einer Motordrehzahl von 4'425 U/min
- b) Nicht Einhalten des Grenzwertes von Kohlenwasserstoff (HC) bei der Abgasmessung:
 - Der Wert müsste zwischen 0 und 30 ppm liegen
 - Gemessener Wert: 170 ppm
- c) Massives Streifen der Räder am Kotflügel und am Radkasten:
 - Vorderachse: Der Abstand Radmitte-Kotflügelrand müsste gemäss Fahrzeugausweis 330 mm sein. Gemessener Wert: 315 mm, d.h. die Differenz beträgt 15 mm.
 - Hinterachse: Der Abstand Radmitte-Kotflügelrand müsste gemäss Fahrzeugausweis 330 mm sein. Gemessener Wert: 320 mm, d.h. die Differenz beträgt 10 mm.
- d) Leistungssteigerung:
 - Gemäss Typengenehmigung beträgt die Leistung 169 kW. Gemessene Leistung: 223.8 kW, was einer Steigerung von 54.8 kW oder 32.42 % entspricht.

- e) Steigerung des Drehmoments:
 - Gemäss Typengenehmigung beträgt der Drehmoment 350 Nm.
Gemessene Leistung: 453.5 Nm, was einer Steigerung von 103.5 Nm oder 29.57 % entspricht.
- f) Motormanagement, Katalysator und Schalldämpferanlage entsprechen nicht der genehmigten Ausführung
- g) Nicht Vorliegen einer Schweizer Bestätigung für das Hosenrohr und die beiden Katalysatoren

Auf Grund der Beanstandungen a) bis g) befand sich das Fahrzeug im vorgenannten Zeitpunkt in nicht betriebssicherem und nicht vorschriftsgemäsem Zustand.

Das eingebaute Gewindefahrwerk war so tief eingestellt, dass die Räder bei Fahrbahnunebenheiten, Kurvenfahrten und Gewichtsverlagerungen am Kotflügelrand und am Radkasten streiften, d.h. die Betriebssicherheit des Fahrzeuges war beeinträchtigt. Wird der Personenwagen mit dem zulässigen Gesamtgewicht (Fahrer und Mitfahrer) betrieben, verschärft sich dieser Umstand. Durch das massive Streifen kann es zur Beeinträchtigung des Lenkverhaltens und/oder zur Beschädigung der Reifen kommen. Dabei besteht eine erhöhte Unfallgefahr sowie eine erhöht abstrakte Gefahr für die Verkehrsteilnehmenden.

Gemäss Art. 97 Abs. 3 VTS darf eine Steigerung der Motorleistung um mehr als 20 % nur vom Fahrzeughersteller vorgenommen werden oder wenn dieser erklärt, dass sich das Fahrzeug dafür eignet. Die vorliegend festgestellte Leistungssteigerung wurde der Zulassungsstelle nicht als Änderung gemeldet. Der Beschuldigte besass auch keine Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers oder eine Garantie des Umbauers mit dem Nachweis einer anerkannten Prüfstelle, in welcher dieser erklärt, dass sich das Fahrzeug für diese Leistungssteigerung und Steigerung des Drehmoments eignet. Diese massive Steigerung kann beim Beschleunigen auf der Strasse, insbesondere bei nasser Fahrbahn, schnell zu sehr gefährlichen Situationen führen, weshalb sich das Fahrzeug in nicht betriebssicherem Zustand befand und für die Verkehrsteilnehmenden eine erhöht abstrakte Gefahr darstellte.

Der Beschuldigte schaute sich das Fahrzeug beim Verkäufer, D._____, an, wobei sie es sogar auf den Lift nahmen. D._____ erklärte dem Beschuldigten, was nicht erlaubt war und welches keine Originalteile waren. Zudem wies er den Beschuldigten darauf hin, dass die Leistungssteigerung am Motor nicht im Strassenverkehr zugelassen war. Anschliessend ging der Beschuldigte auf eine Probefahrt und telefonierte zwei Tage später D._____, dass er das Auto kaufen wolle. Am 14.11.2020 schloss der Beschuldigte den Kaufvertrag ab, wobei darin unter anderem festgehalten war, dass die Leistungssteigerung am Motor nicht im Strassenverkehr zugelassen sei, das Hosenrohr nicht original sei und die Katalysatoren vom Audi [...] umgebaut seien. Weiter erhielt der Beschuldigte von D._____ eine separate Liste der Änderungen und dem Hinweis, dass bis ca. 340 - 360 PS möglich seien. Obwohl der Beschuldigte wusste, dass das Fahrzeug so nicht im Strassenverkehr zugelassen und nicht betriebssicher war, verschwie er dies gegenüber dem Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern und immatrikulierte das Fahrzeug am 13.11.2020 und fuhr am 14.11.2020 vom Übergabeort in W._____ zum Anhalteort in Suhr.

2.

Auf Einsprache hin sprach die Präsidentin des Bezirksgerichts Aarau den Beschuldigten mit Urteil vom 24. Mai 2023 vom Vorwurf des Verursachens von unnötigem Lärm und des Erschleichens eines Ausweises frei. Sie sprach den Beschuldigten unter Kostenfolge wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln durch Inverkehrbringen eines Motorfahrzeugs in nicht

betriebssicherem Zustand gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG, Art. 57 Abs. 1 VRV sowie wegen Inverkehrbringens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem Zustand gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 29 SVG, Art. 57 Abs. 1 VRV schuldig und verurteilte diesen zu einer bedingten Geldstrafe von 40 Tagessätzen à Fr. 120.00, Probezeit 2 Jahre, und einer Busse von Fr. 1'000.00, ersatzweise 9 Tage Freiheitsstrafe. Gestützt auf Art. 69 Abs. 2 StGB würden 5 [...] Einspritzventile, 1 [...] Abgaskrümmern, 1 [...] Turbolader, 160 mm Downpipe (Hosenrohr) und 2 Edelstahlrohre mit 100-Zellen Katalysator eingezogen.

3.

3.1.

Mit bereits begründeter Berufungserklärung vom 26. März 2024 beantragte der Beschuldigte einen Freispruch.

3.2.

Mit vorgängig zur Berufungsverhandlung erstatteter Berufungsantwort vom 12. April 2024 beantragte die Staatsanwaltschaft die Abweisung der Berufung.

3.3.

Mit Verfügung vom 3. Mai 2024 wurde den Parteien die Registerabfrage betreffend den Typenschein [...] zur Kenntnisnahme zugestellt.

3.4.

Am 10. Juni 2024 fand die Berufungsverhandlung mit Befragung des Beschuldigten statt.

Das Obergericht zieht in Erwägung:

1.

Im Berufungsverfahren nicht angefochten und daher nicht zu prüfen sind die erstinstanzlichen Freisprüche betreffend das Verursachen von unnötigem Lärm und das Erschleichen eines Ausweises. Angefochten und nach Art. 404 Abs. 1 StPO zu prüfen sind hingegen die vorinstanzlichen Verurteilungen des Beschuldigten wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln durch Inverkehrbringen eines Motorfahrzeugs in nicht betriebssicherem Zustand gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV sowie wegen Inverkehrbringens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem Zustand gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV.

2.

2.1.

Der Beschuldigte ist der Meinung, dass verschiedene Beweismittel nicht verwertbar seien, da er zum einen bei der mündlichen Befragung vom 14. November 2020 nicht auf seine Rechte hingewiesen worden sei und zum anderen, weil er über die technische Kontrolle des Fahrzeugs durch E._____ nicht informiert worden sei und dieser nicht habe beiwohnen können (Berufung S. 3 f. Ziff. 6).

2.2.

Der Beschuldigte wurde am 14. November 2020 von der Polizei einer Verkehrskontrolle («Poser-Schwerpunktkontrolle») unterzogen, wobei den Polizisten diverse Mängel am Fahrzeug des Beschuldigten aufgefallen sind (act. 27, 30). Inwiefern die daraufhin vorläufige Sicherstellung des Fahrzeugs durch die Polizei (Art. 263 Abs. 3 StPO) und die alsdann erhobenen Beweise, insbesondere hinsichtlich des Fahrzeugzustands (vgl. act. 31 ff., 46) nicht verwertbar sein sollen, ist aufgrund des Einwands des Beschuldigten, ihm seien seine Rechte am 14. November 2020 noch nicht, sondern erst 24. Dezember 2020 eröffnet worden (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 7 ff.), nicht ersichtlich. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Polizeibericht vom 11. Januar 2021 dargelegt wird, dem Beschuldigten seien seine Rechte (Einleitung des Vorverfahrens, Gegenstand des Verfahrens, Aussage- und Mitwirkungsrechte, Recht auf Verteidigung und wenn nötig auf Übersetzung) eröffnet worden (act. 30). Damit liegt ein Beweismittel vor, das die Eröffnung der Verfahrensrechte durch die Polizisten am 14. November 2020 belegt (Urteile des Bundesgerichts 6B_181/2021 vom 29. November 2022 E. 1.3.1; 6B_1140/2014 vom 3. März 2016 E. 1.3, nicht publ. in: BGE 142 IV 129), gibt es doch keinen Anlass an der Korrektheit dieser Angaben zu zweifeln. Auf eine Einvernahme der Polizisten dazu kann verzichtet werden, wird dies vom Beschuldigten doch weder beantragt noch erwartet das Obergericht dadurch einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn.

2.3.

Die Abklärung der Beschaffenheit des Fahrzeugs durch einen Mitarbeiter des Strassenverkehrsamts ist als Einholung eines Amtsberichts im Sinne von Art. 195 Abs. 1 StPO zu qualifizieren (DONATSCH, Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO), 3. Aufl. Zürich 2020, N. 5 zu Art. 195 StPO). Dabei kommt dem Beschuldigten, entgegen seinem Vorbringen (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 8) – anders als etwa bei einem Augenschein – kein Teilnahmerecht zu, wenn die den Amtsbericht verfassende Person das Fahrzeug inspiziert. Der Amtsbericht wurde dem Beschuldigten zur Kenntnisnahme gebracht und von diesem visiert (act. 34; vgl. auch act. 46 unten [Visum des Beschuldigten]). Ferner wurde er während der laufenden technischen

Abklärung gefragt, ob er mit einer korrekten Einstellung des Gewindefahrwerks einverstanden wäre, was der Beschuldigte war (act. 32 unten). Der Beschuldigte verlangte nach Einsicht in den Prüfbericht sodann keine Nachmessung, die alsdann – abgesehen des Gewindefahrwerks – ohne Probleme hätte vorgenommen werden können. Vielmehr war er von den Abklärungsergebnissen des Strassenverkehrsamtes nicht «sonderlich beeindruckt» (act. 34) und erklärte sich vorbehaltlos bereit, andere beanstandete Teile aus seinem Fahrzeug auszubauen und dem Strassenverkehrsamt bis zum 5. Januar 2021 zu übergeben (act. 47).

3.

3.1.

Gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand ist erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese bedingt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung. Subjektiv erfordert der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden. Gemäss Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebs-sicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. 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. Nach Art. 57 Abs. 1 VRV hat sich der Motofahrzeugführer u.a. zu vergewissern, dass das Fahrzeug in vorschriftsgemäsem Zustand ist.

Den Tatbestand des Führens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem Zustand gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG erfüllt dagegen, wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht.

Die grobe Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG geht Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG vor, wenn der Täter durch den Gebrauch eines nicht den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugs in grobfahrlässiger Weise eine erhöht abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen hat (Urteil des Bundesgerichts 6B_672/2008 vom 16. Januar 2009 E. 1.4 mit weiteren Hinweisen).

3.2.

3.2.1.

Die Vorinstanz (E. 2.4.5) kam hinsichtlich der angeklagten Mängel am Fahrzeug des Beschuldigten aufgrund der Abklärungen von E._____ (Bereichsleiter Spezialaufgaben Technik des Strassenverkehrsamtes) zum Schluss, dass diese erstellt seien.

Der Beschuldigte beanstandet demgegenüber die technische Kontrolle als fehlerhaft sowie nicht nachvollziehbar und überprüfbar (Berufung S. 5 Ziff. 7, S. 8 Ziff. 13). Es sei nicht ersichtlich, ob die Messung der Abgase bei richtiger Betriebstemperatur sowie vorgeschriebener Drehzahl erfolgt sei oder welcher Belag bei der Vorbeifahrtmessung (Lärmmessung) verwendet worden sei und ob in diesem Zusammenhang die gesetzlichen Vorgaben überhaupt eingehalten worden seien. Ferner seien auch die anderen Bedienungen der Messung nicht aus den Akten zu entnehmen (Berufung S. 7).

3.2.2.

Das Fahrzeug des Beschuldigten wurde einer eingehenden Prüfung durch E._____ unterzogen. In den Akten liegen darüber der Fahrzeugprüfbericht vom 26. November 2020 (act. 46) sowie die Vollzugsberichte vom 7. und 11. Januar 2021 (act. 31 ff., 38 ff.) vor. E._____ ist Bereichsleiter Spezialaufgaben Technik des Strassenverkehrsamtes, mithin ein Fachmann für die Prüfung von Fahrzeugen wie jenes des Beschuldigten. Ferner kann er auf die professionelle Infrastruktur des Strassenverkehrsamtes zurückgreifen, um die Prüfung und Tests durchzuführen. Es bestehen somit keine Zweifel daran, dass die «7-Meter-Messmethode» – einer Standarduntersuchung beim Strassenverkehrsamt – in einer geeigneten Testumgebung insbesondere auf einem geeigneten Untergrund stattgefunden hat. Soweit der Beschuldigte geltend macht, E._____ habe verkannt, dass der massgebende Grenzwert bei seinem Fahrzeug 77db(A) betrage (Berufung S. 5 Ziff. 8), wird das Messergebnis von 76db(A) an sich nicht in Frage gestellt. Auch bei der Abgasmessung handelt es sich für E._____ um eine Standardabklärung, weshalb auch hier davon ausgegangen werden kann, dass diese lege artis durchgeführt wurde, zumal keine konkreten Hinweise (wie etwa eine vom Beschuldigten nach Aushändigung des Fahrzeugs veranlasste eigene Untersuchung) dagegensprechen. Es kann vielmehr darauf hingewiesen werden, dass der Fachmann E._____ die erhöhten Abgaswerte sich auch erklären konnte, führte er diese doch auf die am Fahrzeug vorgenommenen Abänderungen der gesamten Abgasanlage und die Leistungssteigerung des Motors zurück (act. 31 unten). Weiter wendet der Beschuldigte ein, es gebe betreffend das tiefgestellte Gewindefahrwerk keine Fotoaufnahmen und es bestehe die Möglichkeit, dass ein voneinander abweichender Reifendruck einen Einfluss auf die Höhe der Karosserie haben könne (Berufung S. 7 Ziff. 11 Abs. 1; Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung

S. 12). Es mag zutreffen, dass keine Fotoaufnahme erstellt worden ist und keine Angaben zum Reifendruck vorliegen. Das stellt jedoch das Messergebnis durch den Spezialisten E._____ nicht in Frage. Eine solche Messung ist nicht besonders kompliziert (Standardprüfung) und es gibt vorliegend keine Anhaltspunkte, dass der Abstand von der Radmitte bis zum Kotflügelrand nicht richtig gemessen wurde. Hinzukommt, dass – entgegen dem Vorbringen des Beschuldigten (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 12) – sehr wohl auf dem Prüfbericht festgehalten worden ist, dass die Reifen streifen würden (act. 46 Ziff. 34). Weiter ist festzuhalten, dass das Motorsteuergerät – entgegen dem Beschuldigten (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 14) – untersucht worden ist, ist dieses doch am 7. Dezember 2020 durch A._____ von der F._____ AG in X._____ ausgelesen worden, was aufgezeigt hat, dass darauf eine fremde Software installiert worden ist (act. 32). Schliesslich kann dem Beschuldigten nicht gefolgt werden, wenn er geltend macht, auf die Ergebnisse der Leistungsmessung [...] könne nicht abgestellt werden (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 13; 16), handelt es sich doch bei einer Leistungsmessung auf einem Leistungsprüfstand ebenfalls um eine standardmässige Prüfung, welche denn gerade die am Fahrzeug durch die vorgenommenen Umbauten beabsichtigte Leistungssteigerung belegen. Die zahlreichen Vorbringen des Beschuldigten, mit welchen er die Prüfungsergebnisse der Leistungsmessung beanstandet (vgl. Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 6 ff.), stehen sodann im Widerspruch zu seinem eigenem Verhalten, hat er doch bereits anlässlich seiner Einvernahme vom 17. Februar 2021 eingestanden, von der Leistungssteigerung gewusst zu haben und zusätzlich auch darüber im Klaren gewesen zu sein, dass diese aufgrund des damit verbundenen Aufwands nicht eingetragen worden sei (act. 56 f.). Seine an der Berufungsverhandlung getätigte gegenteilige Aussage, wonach er nicht gewusst habe, dass eine Leistungssteigerung am Fahrzeug vorgenommen worden sei (Protokoll Berufungsverhandlung S. 5), ist damit als offensichtliche Schutzbehauptung zu qualifizieren. Auf seine diesbezüglichen Vorbringen ist deshalb nicht weiter einzugehen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der Vorinstanz (E. 2.4.5) auf die Prüfungsergebnisse von E._____ vom Strassenverkehrsamt wie auch auf die [...] vorgenommene Leistungsmessung abgestellt werden kann. Die im zur Anklage erhobenen Strafbefehl aufgeführten technischen Veränderungen am Fahrzeug des Beschuldigten (Strafbefehl: lit. a-g) sind somit ausgewiesen.

3.3.

Die Vorinstanz hat den Beschuldigten mit Blick auf das massive Streifen der Räder am Kotflügel und Radkasten sowie die Leistungssteigerung um

mehr als 20 % wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG verurteilt (E. 3.4 f. und 3.7).

Vorab ist klarzustellen, dass es sich bei der Fahrt des Beschuldigten vom 14. November 2020 in keiner Weise, wie von ihm vorgebracht (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 5), um eine Überführungsfahrt i.S.v. Art. 57 Abs. 4 VRV handelte. So dürfen gemäss Art. 57 Abs. 4 VRV sogenannte Überführungsfahrten lediglich mit Motorfahrzeugen, die sich im Bau, Umbau oder in Reparatur befinden, ausgeführt werden, wenn wenigstens Lenkung und Bremsen betriebssicher sind, ein Bremslicht vorhanden ist, bei Nacht oder schlechter Witterung die Beleuchtung den Vorschriften entspricht und kein übermässiger Lärm entsteht. In casu handelte es sich beim infrage stehenden Fahrzeug jedoch gerade nicht, wie von Art. 57 Abs. 4 VRV vorausgesetzt, um einen Personenwagen, welcher sich im Bau, Umbau oder in Reparatur befand, weshalb diese Bestimmung nicht zur Anwendung gelangt.

Soweit der Beschuldigte einwendet, mit Blick auf das von Art. 29 SVG geschützte Rechtsgut gehe Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG Art. 90 Abs. 2 SVG vor (Berufung S. 9 Ziff. 16), ist auf das Urteil des Bundesgerichts 6B_672/2008 vom 16. Januar 2009 E. 1.4 zu verweisen, wonach – wie bereits vorgängig dargelegt – Art. 90 Abs. 2 SVG und nicht Art. 93 Abs. 2 SVG zur Anwendung kommt, wenn der Täter durch den Gebrauch eines nicht den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugs in grobfahrlässiger Weise eine erhöht abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen hat. Dass die Voraussetzungen in objektiver Hinsicht hier gemäss der Erwägung 3.4 des vorinstanzlichen Urteils erfüllt sind, bestreitet der Beschuldigte nicht. Auf diese Ausführungen wird daher verwiesen (Art. 82 Abs. 4 StPO). Der Beschuldigte wusste auch um die Leistungssteigerung an seinem Fahrzeug, ist dies doch im Kaufvertrag vom 11. November 2020, welcher dem Beschuldigten bereits mehrere Tage vor der Abholung des Fahrzeugs zugestellt worden ist (Protokoll Berufungsverhandlung S. 4; Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 4), ausdrücklich vermerkt (act. 49). Nachdem auf dem zum Kaufvertrag ausgehändigten Beiblatt von 340 bis 360 PS die Rede ist (act. 50), hatte der Beschuldigte auch eine Vorstellung von der Grössenordnung der Leistungssteigerung. Hervorzuheben ist, dass er, wie bereits erwähnt, an seiner Einvernahme vom 17. Februar 2021 eingestanden hat, von der Leistungssteigerung gewusst zu haben und zusätzlich auch darüber im Klaren gewesen zu sein, dass diese nicht eingetragen worden sei (act. 56 f.). Die gegenteiligen Aussagen des Beschuldigten (act. 55; Protokoll Berufungsverhandlung S. 5) sind als reine Schutzbehauptungen einzustufen. Unbestrittenermassen liess sich der Beschuldigte die Unteransicht des Fahrzeugs vor dem Kauf von D._____ auf dem Fahrzeuglift zeigen (act. 100; Protokoll Berufungsverhandlung S. 5). Dem

Beschuldigten, gegen den zuvor schon dreimal wegen eines nichtbetriebssicheren Fahrzeugs Administrativmassnahmen verhängt worden sind (act. 3 f.; «Gründe 15» gemäss Astra Referenzkarte ADMAS mit Code-Übersicht) und der gelernter Landmaschinenmechaniker ist (act. 7 Ziff. 16), sind dabei die Kratzspuren am Unterboden, an den Trägern und an der Abgasanlage, welche durch das Tieflegen des Fahrzeugs mittels Gewindefahrwerk verursacht wurden (act. 40) aufgefallen, was er an der Berufungsverhandlung eingestanden hat (Protokoll Berufungsverhandlung S. 5). Er hätte deshalb Zweifel an der richtigen Einstellung des Fahrwerks haben müssen. Dass er denn auch tatsächlich Zweifel an der korrekten Höheneinstellung des Gewindefahrwerks hatte, zeigt sich an seiner anlässlich der Berufungsverhandlung gemachten Aussage, wonach er den Verkäufer, nachdem er die Kratzspuren am Unterboden gesehen habe, explizit darauf angesprochen habe, ob die im Fahrzeugausweis eingetragene Höhe dementsprechend eingestellt sei (Protokoll Berufungsverhandlung S. 5). Ferner wusste er, dass das Fahrzeug nicht im Verkehr zugelassen ist, ist doch völlig unglaublich, dass der Beschuldigte den Kaufvertrag, der sehr kurz und übersichtlich ist, nicht angesehen haben will (vgl. act. 100). Hinzukommt, dass die entsprechende Angabe im Kaufvertrag auf der zweiten und somit auf derjenigen Seite vermerkt worden ist, auf welcher der Beschuldigte den Vertrag zu unterschreiben hatte (act. 49). Dass er die in grosser Schrift vorhandenen Informationen zu den Änderungen des Fahrzeugs nicht gesehen haben will, kann ihm somit in keiner Weise geglaubt werden. Mithin war ihm – entgegen seinem Vorbringen (Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 3) – bekannt, dass die 6 Monate vor dem Kaufvertrag durchgeführte Motorfahrzeugkontrolle (MFK), wie auch die vorhergehenden Motorfahrzeugkontrollen, keine Aussagekraft über den damals aktuellen Zustand des Fahrzeugs haben konnte. Der Einwand des Beschuldigten, mit Blick auf die Motorfahrzeugkontrolle habe er darauf vertrauen dürfen, das Gewindefahrwerk sei so eingestellt, dass die im Fahrzeugausweis eingetragenen Grenzwerte eingehalten würden (Berufung S. 6 Ziff. 10), verfängt somit nicht.

Nach dem Gesagten erweisen sich die Vorbringen des Beschuldigten als unbegründet und er ist mit der Vorinstanz wegen grober Verkehrsregelverletzung durch Inverkehrbringen eines Motorfahrzeugs in nicht betriebssicherem Zustand gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen.

3.4.

Weiter hat die Vorinstanz den Beschuldigten hinsichtlich der anderen Mängel (Überschreitung der Geräuschemissionen, Nichteinhalten des Grenzwertes von Kohlenwasserstoff bei der Abgasmessung, nicht-genehmigtes Motormanagement / nichtgenehmigter Katalysator / nicht-genehmigte Schalldämpferanlage, Nichtvorliegen einer Schweizer

Bestätigung für das Hosenrohr und die beiden Katalysatoren) wegen Inverkehrbringens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem und betriebssicherem Zustand gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG verurteilt (E. 3.6).

Der Beschuldigte wendet dagegen ein, bei seinem bereits am tt.mm.1993 in der Schweiz zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug gelte ein Grenzwert von 77 dB(A) (Berufung S. 5 Ziff. 8). Dieser Umstand ist nicht relevant. Massgebend ist, dass der in der Typenbescheinigung «[...]» (vgl. Obergerichtsakten) eingetragene Wert bei manuellem 5-Gang-Getriebe oder 6-Gang-Getriebe (vgl. act. 48) 73 dB(A) (act. 27, 31) beträgt und die mit der Lärmsteigerung zusammenhängenden Änderungen am Fahrzeug des Beschuldigten nicht, wie in Art. 34 Abs. 2 lit. c VTS vorgesehen, genehmigt waren (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_109/2008 vom 11. Dezember 2008 E. 2). Mit Blick auf die Vorbeifahrtmessung, welche einen Wert von 76 dB(A) ergeben hat, wurde der in der Typengenehmigung eingetragene Wert von 73 dB(A) nach Abzug der Toleranz von 2 dB(A) (Ziff. 12 des Anhangs 6 der VTS), wie von E._____ festgestellt (act. 31, 46), um 1 dB(A) überschritten. Insofern befand sich das Fahrzeug des Beschuldigten somit in einem nicht vorschriftsgemässen Zustand im Sinne von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG. Der Beschuldigte bestreitet im Übrigen nicht, dass sein Fahrzeug anlässlich der Polizeikontrolle vom 14. November 2020 in Bezug auf den Grenzwert von Kohlenwasserstoff bei der Abgasmessung, das Motormanagement, den Katalysator, die Schalldämpferanlage, das Hosenrohr und die beiden Katalysatoren nicht den Vorschriften im Sinne von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG entsprochen hat.

Der Beschuldigte macht schliesslich geltend, er habe mangels OBD-Kontrollleuchte (OBD: On-Board-Diagnose) nicht wissen können, dass der HC-Wert (Abgas) überschritten werde, zumal das Fahrzeug sechs Monate zuvor (20. Mai 2020; act. 48) bei der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) gewesen sei (Berufung S. 5 f. Ziff. 9; Plädoyer des Verteidigers an der Berufungsverhandlung S. 5; 9). Dem ist entgegenzuhalten, dass der Beschuldigte insbesondere aufgrund des Kaufvertrags samt Beiblatt wusste, dass am von ihm gekauften Fahrzeug diverse Veränderungen, insbesondere eine Leistungssteigerung des Motors sowie ein Einbau eines Hosenrohrs (nicht Original) vorgenommen wurden und das Fahrzeug im Strassenverkehr nicht zugelassen ist (act. 49). Der Beschuldigte musste somit damit rechnen (Eventualvorsatz; Art. 12 Abs. 2 Satz 2 StGB), dass dadurch – wie vom Strassenverkehrsamt festgestellt (act. 31 unten) – die Abgaswerte verändert werden, zumal er als Landmaschinenmechaniker auch noch über zusätzliche Kenntnisse zu Fahrzeugmotoren verfügt. Deshalb hat der Beschuldigte vorliegend trotz fehlender OBD-Kontrollleuchte mit der Möglichkeit gerechnet und in Kauf genommen, dass er ein Fahrzeug führt, das hinsichtlich der Abgaswerte in einem nicht vorschriftsgemässen Zustand ist. Der subjektive Tatbestand von Art. 93

Abs. 2 lit. a SVG ist erfüllt. Gleiches gilt hinsichtlich der anderen Änderungen, sofern dem Beschuldigten mit Blick auf den Kaufvertrag und seine Fahrzeugsichtung vor dem Kauf nicht ohnehin direkter Vorsatz vorzuhalten ist.

Nach dem Gesagten erweisen sich die Vorbringen des Beschuldigten als unbegründet und er ist mit der Vorinstanz wegen Inverkehrbringens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemäsem Zustand gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen.

4.

Der Beschuldigte hat die Strafzumessung und die Sicherungseinziehung nur als Folge des von ihm beantragten Freispruchs angefochten. Für den Fall der Abweisung seiner Berufung im Schuldpunkt macht er keine Rügen geltend. Es kann deshalb hinsichtlich der Strafzumessung und der Einziehung auf die unbestritten gebliebenen vorinstanzlichen Erwägungen verweisen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO).

Der Beschuldigte führt aus, die Vorinstanz habe für die Zustellung des motivierten Urteils neun Monate benötigt, ohne diesbezüglich jedoch explizit eine Verletzung des Beschleunigungsgebots geltend zu machen (Protokoll Berufungsverhandlung S. 8). Muss das erstinstanzliche Gericht das Urteil begründen, so stellt es innert 60 Tagen, ausnahmsweise 90 Tagen, der beschuldigten Person und der Staatsanwaltschaft das vollständig begründete Urteil zu (Art. 84 Abs. 4 StPO). Diese Frist wurde überschritten, indem das begründete Urteil vom 24. Mai 2023 dem Beschuldigten erst am 6. März 2024 (GA act. 224) und somit etwas mehr als neun später zugestellt worden ist. Die Verletzung des Beschleunigungsgebots ist im Urteilsdispositiv festzustellen (Urteil des Bundesgerichts 6B_855/2020 vom 25. Oktober 2021 E. 1.5.4). Nachdem die durch die Vorinstanz ausgefallte bedingte Geldstrafe von 40 Tagessätzen insbesondere vor dem Hintergrund des durch die grobe Verkehrsregelverletzung durch Inverkehrbringen eines Motorfahrzeugs in nicht betriebssicherem Zustand geschützten Rechtsguts der allgemeinen Verkehrssicherheit sehr mild erscheint, hat es damit jedoch sein Bewenden, hätte das Obergericht doch, wäre es nicht an das Verschlechterungsverbot (Verbot der reformatio in peius gemäss Art. 391 Abs. 2 StPO) gebunden, eine deutlich höhere Geldstrafe ausgesprochen. Folglich kann die vorinstanzlich ausgesprochene Geldstrafe von 40 Tagessätzen auch vor dem Hintergrund der festgestellten Verletzung des Beschleunigungsgebots nicht herabgesetzt werden.

5.

5.1.

Die Berufung des Beschuldigten erweist sich als unbegründet. Ausgangsgemäss sind ihm die obergerichtlichen Verfahrenskosten von Fr. 3'000.00 (§ 18 VKD) vollumfänglich aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO) und hat er seine Parteikosten selbst zu tragen (Art. 436 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 429 Abs. 1 StPO e contrario).

5.2.

Nachdem die Berufung im Schuldpunkt abgewiesen wurde und der Beschuldigte im erstinstanzlichen Verfahren zu einem überwiegenden Teil schuldig gesprochen worden ist bzw. der Freispruch vom Vorwurf der Verkehrsregelverletzung durch Verursachen von unnötigem Lärm gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 42 Abs. 1 SVG sowie des Erschleichens eines Ausweises gemäss Art. 97 Abs. 1 lit. d SVG einerseits untergeordnete Punkte betrifft und andererseits in engem Zusammenhang mit den im Übrigen ergangenen Schuldsprüchen steht, ist die vorinstanzliche Kostenverlegung nach wie vor korrekt (Art. 428 Abs. 3 i.V.m. Art. 426 Abs. 1 StPO; Urteil des Bundesgerichts 6B_1145/2022 vom 13. Oktober 2023 E. 3.2.2 mit Hinweisen). Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von Fr. 3'627.00 (inkl. Anklagegebühr von Fr. 900.00) sind ihm demnach vollumfänglich aufzuerlegen.

6.

Tritt das Berufungsgericht, wie vorliegend, auf die Berufung ein, so fällt es ein neues Urteil, welches das erstinstanzliche Urteil ersetzt (Art. 408 Abs. 1 StPO, Art. 81 StPO). Das ist auch der Fall, wenn eine Berufung vollumfänglich abgewiesen wird (Urteil des Bundesgerichts 6B_761/2017 vom 17. Januar 2018 E. 4 mit Hinweisen).

Das Obergericht erkennt:

1.

Es wird festgestellt, dass das Beschleunigungsgebot verletzt worden ist.

2. [in Rechtskraft erwachsen]

Der Beschuldigte wird freigesprochen vom Vorwurf

- der Verletzung von Verkehrsregeln durch Verursachen unnötigen Lärms gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 42 Abs. 1 SVG;
- des Erschleichens eines Ausweises gemäss Art. 97 Abs. 1 lit. d SVG.

3.

Der Beschuldigte ist schuldig

- der groben Verkehrsregelverletzung durch Inverkehrbringen eines Motorfahrzeugs in nicht betriebssicherem Zustand gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV;
- des Inverkehrbringens eines Motorfahrzeugs in nicht vorschriftsgemässen Zustand gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV.

4.

Der Beschuldigte wird gemäss den in Ziffer 3 erwähnten Gesetzesbestimmungen sowie in Anwendung von Art. 102 Abs. 1 SVG, Art. 47 StGB, Art. 34 StGB, Art. 42 Abs. 1 und 4 StGB, Art. 44 StGB und Art. 106 StGB

zu einer bedingten Geldstrafe von 40 Tagessätzen à Fr. 120.00, d.h. Fr. 4'800.00, Probezeit 2 Jahre, und einer Busse von Fr. 1'000.00, ersatzweise 9 Tage Freiheitsstrafe, verurteilt.

5.

Folgende beschlagnahmten Gegenstände werden eingezogen:

- 5 [...] Einspritzventile
- 1 [...] Abgaskrümmen
- 1 [...] Turbolader
- 160 mm Downpipe (Hosenrohr)
- 2 Edelstahlrohre mit 100-Zellen Katalysator

Die Staatsanwaltschaft trifft die sachgemässen Verfügungen.

6.

6.1.

Die obergerichtlichen Verfahrenskosten von Fr. 3'000.00 werden dem Beschuldigten auferlegt.

6.2.

Der Beschuldigte hat seine Parteikosten für das Berufungsverfahren selbst zu tragen.

7.

7.1.

Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von Fr. 3'627.00 (inkl. Anklagegebühr von Fr. 900.00) werden dem Beschuldigten auferlegt.

7.2.

Der Beschuldigte hat seine Parteikosten für das erstinstanzliche Verfahren selbst zu tragen.

Zustellung an:
[...]

Hinweis zur Bedeutung der bedingt ausgesprochenen Strafe (Art. 44 Abs. 3 StGB)

Bei einer ausgefallenen bedingten **Geld-** oder **Freiheitsstrafe** wird der Vollzug aufgeschoben. Gleichzeitig wird dem Verurteilten eine Probezeit von zwei bis fünf Jahren angesetzt. Hat sich der Verurteilte bis zum Ablauf der Probezeit bewährt, so wird die aufgeschobene Strafe nicht mehr vollzogen (Art. 45 StGB). Das bedeutet, dass die Geldstrafe dann nicht zu bezahlen bzw. die Freiheitsstrafe nicht anzutreten ist. Begeht der Verurteilte während der Probezeit aber ein Verbrechen oder Vergehen und ist deshalb zu erwarten, dass er weitere Straftaten verüben wird, so widerruft das Gericht grundsätzlich die bedingte Strafe (Art. 46 Abs. 1 StGB).

Rechtsmittelbelehrung für die Beschwerde in Strafsachen (Art. 78 ff., Art. 90 ff. BGG)

Gegen diesen Entscheid kann **innert 30 Tagen**, von der schriftlichen Eröffnung der vollständigen Ausfertigung des Entscheides an gerechnet, die Beschwerde an das Schweizerische Bundesgericht erhoben werden (Art. 44 Abs. 1, Art. 78, Art. 90, Art. 100 Abs. 1 und Art. 112 Abs. 1 BGG).

Die Beschwerde ist schriftlich oder in elektronischer Form beim Schweizerischen Bundesgericht einzureichen (Art. 42, Art. 100 Abs. 1 BGG).

Die Beschwerdeschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschriften bzw. eine anerkannte elektronische Signatur zu enthalten. In der Begründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Entscheid Recht (Art. 95 ff. BGG) verletzt. Die Urkunden, auf die sich eine Partei als Beweismittel beruft, sind beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat; ebenso ist der angefochtene Entscheid beizulegen (Art. 42 BGG). Für die Beschwerdelegitimation ist Art. 81 BGG massgebend.

Aarau, 10. Juni 2024

Obergericht des Kantons Aargau

Strafgericht, 3. Kammer

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Six

Rosset