OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen: **LVwG-608105/7/AL/Hue**

Datum: **Linz, 18. Juni 2026**

**I M N A M E N D E R R E P U B L I K**

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Dr. Lukas über die Beschwerde des A__, vertreten durch Rechtsanwältin Mag. B__, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Oberösterreich vom 23.12.2025, GZ: VStV/925301237514/2025, wegen einer Übertretung des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967)

zu Recht:

**I. Der Beschwerde wird Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis aufgehoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 1 VStG eingestellt.**

**II. Der Beschwerdeführer hat keine Verfahrenskostenbeiträge zu leisten.**

**III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.**

## E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.1. Mit Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Oberösterreich (im Folgenden: belangte Behörde) vom 23.12.2025, GZ: VStV/925301237514/2025, wurde der Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) wie folgt bestraft:

„1. Datum/Zeit: 30.06.2025, 11:57 Uhr
Ort: C-Straße
Betroffenes Fahrzeug: PKW, Kennzeichen: aaa (A)
Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass das betroffene Fahrzeug so ausgerüstet war, dass durch seinen sachgemäßen Betrieb übermäßiger Lärm entstand. Es wurde bei einer Messung des zulässigen Nahfeldpegels von 82,9 dB(A) mit einem geeichten Messgerät eine Überschreitung im Bereich von 8 bis 12 dB(A), nämlich um 10,6 dB(A) festgestellt.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:
1. § 102 Abs. 1 Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 i.V.m. § 4 Abs. 2 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023

Wegen dieser (diesen) Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

| Geldstrafe von | falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von | Freiheitsstrafe von | Gemäß |
|---|---|---|---|
| 1. € 250,00 | 1 Tag(e) 1 Stunde(n) 0 Minute(n) | | § 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024 |

Weitere Verfügungen (zB Verfallsausspruch, Anrechnung von Vorhaft):

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG zu zahlen:
€ 25,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 % der Strafe, jedoch mindestens € 10,00 für jedes Delikt.

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher
€ 275,00“
[Hervorhebungen nicht übernommen]

I.2. Gegen dieses Straferkenntnis richtet sich die gegenständliche rechtzeitige Beschwerde des rechtsfreundlich vertretenen Bf vom 02.02.2026, in welcher im Wesentlichen vorgebracht wurde, dass er in seiner Rechtfertigung vom 16.09.2025 einen Antrag auf Beiziehung eines Kfz-Amtssachverständigen zum Beweis dafür gestellt habe, dass bei richtiger Messung im Start(Comfort)modus die Grenzwerte nicht überschritten würden. Von der belangten Behörde sei dieser Sachverständige ohne Begründung nicht beigezogen worden. Der als Zeuge einvernommene

amtshandelnde Beamte habe dagegen angegeben, im Zuge der Amtshandlung zur Messung in jedem Modus berechtigt gewesen zu sein. Diese Aussage ändere nichts daran, dass sich in technischer Hinsicht die im Zulassungsschein angegebenen Lärmwerte auf den Startmodus bezögen und daher nur mit diesem verglichen werden dürfe. Die Beiziehung des beantragten Amtssachverständigen hätte ergeben, dass die Messung im Startmodus erfolgen hätte müssen, wobei dabei die Werte nicht überschritten worden wären und der Bf die vorgeworfene Tat nicht begangen habe. Vorgelegt werde ein Prüfprotokoll der Prüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung vom 29.08.2025. Aus diesem gehe hervor, dass die Werte bei einer Messung im Startmodus nicht beanstandet worden seien. Dieses Beweismittel sei von der belangten Behörde nicht berücksichtigt worden. Der Bf verfüge als selbständiger Unternehmer über ein monatliches Netto-Einkommen von 1.000 Euro.
Vorgelegt wurde weiters eine Saldenliste für das Unternehmen des Bf, in welcher Privatentnahmen für das Jahr 2025 in der Höhe von 10.370 Euro angeführt sind.
Beantragt wurde die Durchführung einer mündlichen Verhandlung, die Aufhebung des angefochtenen Straferkenntnisses und die Einstellung des Verfahrens, in eventu die Erteilung einer Ermahnung, in eventu die Herabsetzung der verhängten Strafe.

I.3. Mit Schreiben vom 05.02.2026 legte die belangte Behörde die Beschwerde unter Anschluss des Verwaltungsaktes, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu erlassen, dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor. Mit der Aktenvorlage ergibt sich die Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich zur Entscheidungsfindung (Art. 130 Abs. 1 Z 1 iVm Art. 131 Abs. 1 B-VG iVm § 3 VwGVG). Gemäß Art. 135 Abs. 1 erster Satz B-VG iVm § 2 VwGVG entscheidet das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich durch die nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin.

I.4. Auf Anfrage gab ein kraftfahrtechnischer Amtssachverständiger mit Mail vom 30.03.2026 dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich folgende Stellungnahme ab:
*1. „Wie ist die Standgeräuschmessung durchzuführen (Sportmodus, etc...)?*

*Das Genehmigungsdatum des Fahrzeuges ist der 17.01.2019, daher ist für die Lautstärkeprüfung, die UNECE-Regelung Nr. 51 in der Änderungsserie 03 heranzuziehen.*
*Punkt 3.2.5.2 aus Anhang 3 regelt u.a. die Betriebsbedingungen des Motors bei der Messung. "Vor jeder Messreihe ist der Motor nach den Angaben des Herstellers auf normale Betriebsbedingungen zu bringen."*
*Das wird bei dem gegenständlichen Fahrzeug (BMW M2 Competition F87 S55) folgendermaßen interpretiert:*

***Fahrzeugzustand nach Motorstart (Default-Modus):***

- *Fahrzeug Motor starten*
- *Fahrzeug im automatischen Startmodus belassen (z. B. Comfort)*

- *keine Änderung der Fahrmodi vor der Messung*

2. *<u>Kann anhand des Akteninhalts gesagt werden, in welchem Modus die Messung durchgeführt wurde, bei welcher die Lautstärkeüberschreitung festgestellt wurde?</u>*

*Im Mitteilungstext der Anzeige wird von einem, an der OBD-Schnittstelle des Fahrzeuges angebrachten, OBD-Stecker berichtet, mit welchem via Mobiltelefon, verschiedene Parameter der Motorsteuerung verändert werden könnten. Scheinbar konnten damit die Auspuffklappen (welche bei geschlossener Stellung eine bessere Schalldämmung bewirken) trotz des Einlegens von Sport- und Sportplus-Modus manuell geschlossen werden.*
*Nach der Entfernung dieses OBD-Adapters öffneten sich die Auspuffklappen wieder (Sport- und Sportplus-Modus) woraufhin eine Überschreitung des Standgeräusches von 11,1dB(A) festgestellt worden sei.*

*Weiters ist dem Akt ein Nahfeldpegel-Messprotokoll zu entnehmen, wobei die linke Spalte (normalerweise für die Messung am linken Endrohr) der Ergebnistabelle in drei Spalten unterteilt wurde (N / S+ / ? ), wobei unterschiedliche Lautstärkewerte eingetragen sind. Leider kann dem nicht entnommen werden, in welchem Modus sich der Motor bei der Feststellung des eingetragenen Ergebniswerts, befand (bzw. diesbezüglich höchstens Vermutungen angestellt werden).*"

I.5. Mit Mail vom 31.03.2026 an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich ergänzte der Meldungsleger seine Anzeige wie folgt:
*„Bei dem gemessenen PKW war ein sogenannter OBD Adapter angesteckt. Dieser bewirkte eine Manipulation betreffend der Lautstärke der Abgasanlage. Nach Entfernen des Adapters wurde der PKW deutlich lauter. Die Spalte ´Ohne` bezieht sich auf die Messung ohne OBD Adapter.*
*In welchem Modus nach entfernen des Adapters gemessen wurde, kann ich heute leider nicht mehr angeben. Ich gehe davon aus, dass es jener Modus war, welcher automatisch aktiviert ist, nachdem der Motor gestartet wird. Aber ich kann diese Frage heute nicht mehr beantworten. Der Modus wurde durch mich im Messprotokoll leider nicht vermerkt.*"

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

II.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verwaltungsakt der Behörde samt „Messprotokoll – Nahfeldpegel" vom 30.06.2025, in die Beschwerdeschrift, in das Prüfprotokoll der Prüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung gem. § 56 KFG 1967 vom 29.08.2025, in die Stellungnahme des kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen vom 30.03.2026 sowie in die ergänzende Auskunft des Meldungslegers vom 31.03.2026.

Im Ergebnis kann der vom Gericht eingeholten Amtssachverständigen-Stellungnahme vom 30.03.2026 in ihrem verfahrenswesentlichen Abschnitt

zweifelsfrei entnommen werden, dass mangels Eintragung im „Messprotokoll – Nahfeldpegel" nicht mehr abzuleiten ist, ob die Messung tatsächlich im „Aufstartmodus" (Start-Comfort-Modus) vorgenommen wurde und ob sich deshalb ein aus der Typengenehmigung ergebender Referenzwert ergeben hat.
Auch konnte der Meldungsleger die Frage, in welchem Modus er die Lärmmessung durchgeführt hat, mangels Erinnerung nicht mehr beantworten.

Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte gem. § 44 Abs. 2 VwGVG entfallen, da bereits aus der Aktenlage feststeht, dass der angefochtene Bescheid aufzuheben ist.

II.2. Folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt steht fest:

II.2.1. Der gegenständliche PKW BMW M2 Competition F87 S55, Type M3, mit der FIN: WBS2U710507E79653 wurde am 17.01.2019 typengenehmigt. Der Bf ist nicht Zulassungsbesitzer des Kfz.

Am 30.06.2025 wurde das genannte Kfz mit dem amtlichen Kennzeichen aaa von Organen der öffentlichen Aufsicht einer Fahrzeugkontrolle unterzogen und gegen 11:57 Uhr dabei am Kontrollplatz in C-Straße, eine Lärmmessung mit einem vorschriftsmäßig geeichten Messgerät durchgeführt. Zu diesem Zweck musste zunächst der an der OBD-Schnittstelle des Fahrzeuges (entgegen der Bestimmungen des § 4 Abs. 2 KFG 1967) angebrachte OBD-Adapter entfernt werden. Danach öffneten sich die Auspuffklappen wieder (Sport- und Sport+ - Modus). Dieser Adapter bewirkte eine Manipulation der Lautstärke der Abgasanlage. Bei der anschließenden Messung wurde ein Nahfeldpegel von 93,5 dB(A) bei einer Motordrehzahl von 3750 U/min festgestellt und ein entsprechendes „Messprotokoll – Nahfeldpegel" angefertigt. Laut Typengenehmigung ist für dieses Kraftfahrzeug (Erstzulassung: 01.04.2021) ein Geräuschpegel von 82,9 dB(A) bei einer Motordrehzahl von 3750 U/min zulässig.

Da der gegenständliche PKW vor dem 25.09.2020 typengenehmigt wurde, ist für die Messung des Nahfeldpegels die UN/ECE R(egelung)51.03 heranzuziehen, wobei Punkt 3.2.5.2 aus Anhang 3 als Betriebsbedingung des Motors bei der Messung wie folgt zu interpretieren ist:

Fahrzeugzustand nach Motorstart (Default-Modus):

- Fahrzeug Motor starten
- Fahrzeug im automatischen Startmodus belassen (z.B. Comfort)
- keine Änderung der Fahrmodi vor der Messung

Im Messprotokoll fehlt der Eintrag, in welchem Modus sich der Motor bei der Feststellung des eingetragenen Ergebniswertes befunden hat. Dem einschreitenden Organ der öffentlichen Aufsicht ist nicht mehr erinnerlich, in welchem Modus er den Geräuschpegel gemessen hat. Auch durch einen

beigezogenen kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen konnte nachträglich nicht mehr festgestellt werden, ob sich das Kfz zum Zeitpunkt der Lärmmessung in einem vom typengenehmigten Originalzustand abweichenden Zustand befunden hat.

Bei der Prüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung wurde am 29.08.2025 am gegenständlichen Fahrzeug eine Überprüfung gem. § 56 KFG 1967 durchgeführt und u.a. auch der Geräuschpegel des gegenständlichen Kfz gemessen. Drei Messungen ergaben dabei einen Mittelwert von 85 dB(A) bei einer Motordrehzahl von 3750 U/min.

II.2.2. Der Bf hat im Verfahren wiederholt behauptet, dass die Geräuschmessung am Kfz von der Polizei in einem vom sogenannten „Aufstartmodus" (automatischer Start-Comfort-Modus) abweichenden Betriebsmodus erfolgt sei. Dies würde zwar der zum Zeitpunkt der Betretung gerichtsbekannten gängigen Praxis bei Lärmmessungen entsprochen haben, sich daraus aber kein aus der Typengenehmigung vorliegendem Referenzwert ergeben. Diesfalls könnte der gegenständlich ermittelte Wert nicht als Basis für die Beurteilung einer allfälligen Lärmüberschreitung herangezogen werden, da die Messung im Bezug habenden „Aufstartmodus" hätte erfolgen müssen. Die Messung hätte dann den komplexen und nur schwer überblickbaren Vorschriften widersprochen, da Teil der Kriterien für die korrekte Messung auch jener Abschnitt der Regelung UN/ECE R51 ist, welcher vorgibt, dass die Lärmmessung des Standgeräusches bei Kfz, die vor dem 25.09.2020 typengenehmigt wurden, im „normalen" Betriebszustand zu erfolgen hat. Erst später (mit der 6. Änderung) wurde die Messung des Standgeräusches in allen Betriebsmodi vorgesehen, samt Hinterlegung des lautesten erreichten Wertes im Typengenehmigungsbogen. Es wäre demgemäß darauf zu achten gewesen, dass das Kfz vor der Messung mittels Knopfdrucks im Innenraum im Hinblick auf Temperatur und Einstellung („Tuning", vgl. Übers. Abl. der EU vom 30.05.2017, L 137/68) wieder in den „normalen Betriebszustand" versetzt wird.

III. Rechtliche Beurteilung:

III.1. Wesentliche zugrundeliegende Bestimmungen:

a) § 4 Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023) lautete:

„II. ABSCHNITT
Bauart und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger
§ 4. Allgemeines

(1) […]

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Unvermeidbare vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen, müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht ohne schwere Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung durchführbar ist, entsprechend gekennzeichnet sein.
(3) [...]"

b) § 102 Abs. 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023) lautete:

„§ 102. Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers
(1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht."

c) Die wesentlichen Bestimmungen des Annex 3 (Methode A) der Regelung UN/ECE R51.02 lauteten:

„2.2. Vehicle
2.2.1. Measurements shall be made on unladen vehicles and, except in the case of non-separable vehicles, without trailer or semi-trailer.
2.2.2. The tyres used for the test are selected by the vehicle manufacturer and shall comply with commercial practice and be available on the market; they shall
correspond to one of the tyre sizes designated for the vehicle by the vehicle
manufacturer and meet the minimum tread depth of 1.6 mm in the main
grooves of the tread surface. The tyres must be inflated to the pressure(s) appropriate to the test mass of the vehicle.
2.2.3. Before the measurements are started, the vehicle shall be brought to its normal operating conditions as regards:
2.2.3.1. Temperatures
2.2.3.2. Tuning
2.2.3.3. Fuel

2.2.3.4. Sparking plugs, carburettor(s), etc., (as appropriate).
2.2.4. If the vehicle is fitted with more than two-wheel drive, it shall be tested in the drive which is intended for normal road use.
2.2.5. If the vehicle is fitted with fan(s) having an automatic actuating mechanism, this system must not be interfered with during the measurements.
2.2.6. If the vehicle is equipped with an exhaust system containing fibrous materials, the exhaust system is to be conditioned before the test according to Annex 5.
[…]
3.2. Measurement of noise emitted by stationary vehicles
[…]
3.2.5.2. Positioning and preparation of the vehicle
The vehicle shall be located in the centre part of the test area with the gear level in neutral position and the clutch engaged. If the design of the vehicle does not allow this, the vehicle shall be tested in conformity with the manufacturer's prescriptions for stationary engine testing. Before each series of measurements, the engine must be brought to its normal operating condition, as specified by the manufacturer.
If the vehicle is fitted with fan(s) having an automatic actuating mechanism, this system shall not be interfered with during the sound level measurements.
The engine hood or compartment cover, if so fitted, shall be closed.
[…]"

d) Die wesentlichen Bestimmungen des Annex 10 (Methode B) der Regelung UN/ECE R51.02 lauteten:

2.2. Vehicle
[…]
2.2.3. Before the measurements are started, the engine shall be brought to its normal operating conditions.
[…]

e) Die wesentlichen Bestimmungen des Annex 3 der Regelung UN/ECE R51.03 lauteten:

"2.2. Vehicle
2.2.1. The vehicle shall be representative of vehicles to be put on the market as specified by the manufacturer in agreement with the Technical Service to fulfil the requirements of this Regulation.
Measurements shall be made without any trailer, except in the case of nonseparable vehicles. At the request of the manufacturer, measurements may be made on vehicles with lift axle(s) in a raised position.
Measurements shall be made on vehicles at the test mass mt specified according to the following table.
Target mass, mtarget, is used to denote the mass that N2 and N3 vehicles should be tested at. The actual test mass of the vehicle can be less due to limitations on vehicle and axle loading.
[…]
2.2.2. At the applicant's request the vehicle of a category M2, M3, N2 or N3 is deemed representative of its completed type if the tests are carried out to an incomplete vehicle

not having a bodywork. In the test of an incomplete vehicle all relevant soundproofing materials, panels and noise reduction components and systems shall be fitted on the vehicle as designed by the manufacturer except a part of bodywork which is built in a later stage.
No new test shall be required due to fitting of a supplement fuel tank or relocation of the original fuel tank on condition that other parts or structures of the vehicle apparently affecting sound emissions have not been altered.
The tyres to be used for the test shall be representative for the vehicle and shall be selected by the vehicle manufacturer and recorded in Addendum to the Communication form (Annex 1, Appendix 1). They shall correspond to one of the tyre sizes designated for the vehicle as original equipment. The tyre is or will be commercially available on the market at the same time as the vehicle. [1]
The tyres shall be inflated to the pressure recommended by the vehicle manufacturer for the test mass of the vehicle. The tyres shall have at least 1.6 mm tread depth.
2.2.3. Before the measurements are started, the engine shall be brought to its normal operating conditions.
2.2.4. If the vehicle is fitted with more than two-wheel drive, it shall be tested in the drive which is intended for normal road use.
2.2.5. If the vehicle is fitted with fan(s) having an automatic actuating mechanism, this system shall not be interfered with during the measurements.
2.2.6. If the vehicle is equipped with an exhaust system containing fibrous materials, the exhaust system is to be conditioned before the test according to Annex 4.
2.2.7. Calculation procedure to determine extra loading of N2 and N3 vehicles only
2.2.7.1. Calculation of extra loading
[…]
3.2.5.2. Positioning and preparation of the vehicle
The vehicle shall be located in the centre part of the test area with the gear selector in neutral position and the clutch engaged. If the design of the vehicle does not allow this, the vehicle shall be tested in conformity with the manufacturer's prescriptions for stationary engine testing. Before each series of measurements, the engine shall be brought to its normal operating condition, as specified by the manufacturer. If the vehicle is fitted with fan(s) having an automatic actuating mechanism, this system shall not be interfered with during the sound level measurements.
The engine hood or compartment cover, if so fitted, shall be closed."
[…]

f) <u>Mit Wirksamkeit vom 10.02.2018 wurde Folgendes in die Regelung UN/ECE R51.03 eingefügt (Amendment 2)</u>

„[…]
Insert a new paragraph 2.25., to read:
‚2.25. Modes
2.25.1. 'Mode' means a distinct driver-selectable condition which does affect the sound emission of the vehicle."
[…]

g) <u>Mit Wirksamkeit vom 25.09.2020 wurde folgender Passus in Annex 3 der Regelung UN/ECE R51.03 eingefügt (Amendment 6):</u>

[…]
„3.2.6.3. Modes
If the vehicle has different modes according to the definition 2.25.1. the stationary sound of the vehicle shall be determined for each mode, following the measurement and calculation principles above. The sound pressure level for each mode shall be reported according to 3.2.6.1. in case the vehicle has only a single test position (outlet) and according to 3.2.6.2. in case of multiple test positions (outlets).
3.2.7. Stationary sound pressure level representative for the vehicle type[2]
If the vehicle has only one mode and a single test position (outlet), the representative sound pressure level for the vehicle type is determined by the measurement result according to paragraph 3.2.6.1.
If the vehicle has only one mode but multiple test positions (outlets), the representative sound pressure level for the vehicle type is determined by the measurement result according to paragraph 3.2.6.2.
If the vehicle has multiple modes and one or more test positions (outlets), therepresentative sound pressure level for the vehicle type is determined by the measurement result according to paragraph 3.2.6.3. In the test report and paragraph 2.2. of Appendix 1 to Annex 1 the representative test result determined by the principles above and the name of the mode shall be documented for every mode. The representative sound pressure level for the vehicle type and its registration papers is the highest reported sound pressure level of all modes as documented in paragraph 2.2. of Appendix 1 to Annex 1."
[…]"

III.2. Zur objektiven Tatbestandsverwirklichung:

III.2.1. Die vorliegenden UN/ECE Vorschriften gründen auf dem „Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen (Motorfahrzeugen) und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung" (Genfer Übereinkommen vom 20. März 1958).

Die beim ggst. Kfz zur Anwendung kommende UN/ECE R(egelung) Nr. 51 in ihrer am Typengenehmigungstag gültigen Version legte fest, dass das Fahrzeug in Bezug auf Temperatur, Einstellung und Kraftstoff auf normale Betriebsbedingungen zu bringen ist. Eine Regelung, die die Messung des Standgeräusches in speziellen Betriebsmodi vorsah oder erlaubte wurde erst mit Amendment 6 der UN/ECE Regelung Nr. 51.03, sohin mit Wirksamkeit vom 25.09.2020 eingeführt.

Das gegenständliche Kfz wurde am 17.01.2019 typengenehmigt.

Insofern sind Fahrzeuge, die 2019 typengenehmigt wurden, nur im „normalen" Betriebsmodus und auch sonst nur unter den in der Regelung genannten normalen Bedingungen, einer Überprüfung der Lärmemissionen im Stand zu unterziehen, weil im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens nur für diesen Modus eine

Festlegung des Referenzwerts stattgefunden hat. Nur die dabei erlangten Lärmwerte können in einem behördlichen Verfahren verwertet werden, weil ansonsten keine Vergleichswerte zur Verfügung stehen.

Erst die später in Kraft getretene Regelung UN/ECE Nr. 51.03 Änderung 6 legte im Ergebnis fest, dass alle Betriebsarten die Anforderungen erfüllen müssen, wenn das Fahrzeug über verschiedene Betriebsarten verfügt, die die Geräuschemission beeinflussen. Allerdings wird der Typengenehmigung diesfalls der lauteste ermittelte Wert zugrunde gelegt (arg. "The representative sound pressure level for the vehicle type and its registration papers is the highest reported sound pressure level of all modes".)

III.2.2. Um dem Bf die objektive Tatbestandsverwirklichung des § 4 Abs. 2 iVm § 102 Abs. 1 KFG 1967 anlasten zu können, ist, da der gegenständlichen PKW zu einem Zeitpunkt typengenehmigt wurde, zu welchem nur ein Wert erhoben wurde, insbesondere auch die Feststellung essentiell, dass das Standgeräusch in diesem „Aufstart-Comfort-Modus" gemessen wurde.

Im Beweisverfahren konnte der Meldungsleger die Frage, in welchem Modus er die Lärmmessung durchgeführt hat, mangels Erinnerung nicht mehr beantworten. Ein entsprechender Eintrag fehlt zudem sowohl im „Messprotokoll – Nahfeldpegel" vom 30.06.2025 als auch in der Anzeige. Auch die vom Gericht eingeholte Amtssachverständigen-Stellungnahme vom 30.03.2026 ergab, dass mangels entsprechender Vermerke im „Messprotokoll – Nahfeldpegel" nicht mehr abzuleiten ist, ob die Messung tatsächlich im „Aufstartmodus" (Start-Comfort-Modus) vorgenommen wurde und ob sich deshalb ein aus der Typengenehmigung ergebender Referenzwert ergeben hat.

Somit wurde bei der Messung ein Wert erhoben, der nicht gesichert dem Referenzwert in der Typengenehmigung gegenübergestellt werden kann. Entsprechende Feststellungen wären jedoch für die Strafbarkeit des Bf erforderlich gewesen.

Gemäß § 45 Abs. 1 Z 1 VStG, der gemäß § 38 VwGVG auch im Verfahren vor den Landesverwaltungsgerichten Anwendung findet, hat die Behörde von der Einleitung oder Fortführung des Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn die dem Beschuldigten zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden kann oder keine Verwaltungsübertretung bildet.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung vertritt, darf der Grundsatz „in dubio pro reo" nur angewendet werden, wenn nach Durchführung des Beweisverfahrens Zweifel an der Verwirklichung des Tatbildes durch den Beschuldigten bleiben (statt vieler: VwGH 15.11.2000, 2000/03/0237). Wie oben

dargestellt, war im vorliegenden Fall die Frage, in welchem Modus die Lärmmessung durchgeführt wurde, nicht zweifelsfrei feststellbar.

Damit erweist sich, dass dem Bf vorliegend kein rechtswidriges Verhalten vorgeworfen werden kann, da sich das Kfz in einem der Typengenehmigung entsprechenden Originalzustand befand. Die nicht zweifelsfrei in einem Sondermodus gemessenen höheren Schalldruckpegel stellen keinen Mangel am Kfz dar und mussten dem Bf als solche auch nicht negativ auffallen, weil sie im Rahmen der Typengenehmigung de facto mitgenehmigt wurden. Nur wenn im Comfort-Modus ein 82,9 dB(A) relevant übersteigender Messwert gemessen worden wäre, hätte dem Bf allenfalls ein strafbares Verhalten vorgeworfen werden können und zwar auch nur dann, wenn ein Erkennen dem Bf als Lenker zumutbar war, was bei einem dem typengenehmigten und mängelfreien Auslieferungszustand entsprechenden Kfz schwer vorstellbar erscheint, und zwar bereits auf Ebene des objektiven Tatbestands (objektive Sorgfaltswidrigkeit). Es stellt sich die Frage, wie es einem Laien möglich sein soll, ohne Messgerät an einem Kfz in gänzlich mängelfreiem Zustand erhöhte Nahfeldpegel festzustellen.

Aus diesen Gründen war der Beschwerde stattzugeben, das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

III.3. Zur Kostenentscheidung:

Zur Kostenentscheidung ist auszuführen, dass gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG die Kosten des Beschwerdeverfahrens nicht aufzuerlegen sind, wenn der Beschwerde auch nur teilweise Folge gegeben wird. Da der Bf mit seiner Beschwerde durchgedrungen ist, ist kein Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren vorzuschreiben. Durch die Aufhebung des Straferkenntnisses und der Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens entfällt auch der Kostenbeitrag im Verwaltungsstrafverfahren vor der belangten Behörde.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Es ergibt sich zweifelsfrei aus dem Wortlaut der Regelung UN/ECE Nr.51, gemäß welcher die Messung erfolgt sein soll, dass für ein Kfz dieses Typengenehmigungsjahres eine Messung unter normalen Betriebsbedingungen zu erfolgen hat und, dass die Messung in unterschiedlichen Modi erst später eingeführt wurde. Zudem handelt es sich um eine nicht verallgemeinerungsfähige Einzelfallentscheidung. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

## R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 340 Euro zu entrichten, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

## H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Lukas