

# BGer 1C 113/2011 vom 28. November 2011

Bundesgericht, 2011-11-28, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_113\\_2011](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_113_2011)

FR: TF 1C 113/2011 du 28 novembre 2011

IT: TF 1C 113/2011 del 28 novembre 2011

## Regeste

Bestehen der durchgeführten Einzelprüfung | Strassenbau und Strassenverkehr

## Erwägungen

### E. 1

Der angefochtene Entscheid betrifft das Ergebnis einer Einzelprüfung für ein Motorfahrzeug nach Art. 13 SVG. Die Beschwerde richtet sich mithin gegen den Entscheid einer letzten kantonalen Instanz in einer öffentlich-rechtlichen Angelegenheit ( Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d BGG ). Entscheide über Einzelprüfungen fallen, anders als Entscheide über Typengenehmigungen nach Art. 12 SVG, nicht unter die Ausnahmebestimmung von Art. 83 lit. o BGG oder eine andere Ziffer des Ausnahmenkatalogs von Art. 83 BGG (Bundesgerichtsentscheid 1C\_109/2008 vom 11. Dezember 2008 E. 1). Die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist somit zulässig, und der Beschwerdeführer ist als Adressat des abschlägigen Prüfungsentscheids befugt, sie zu erheben ( Art. 89 Abs. 1 BGG ). Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass, sodass auf die Beschwerde einzutreten ist.

### E. 2.1

Serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge unterliegen der Typengenehmigung ( Art. 12 Abs. 1 SVG ). Der Bundesrat kann auf eine schweizerische Typengenehmigung verzichten, wenn: "a) eine ausländische Typengenehmigung vorliegt, die aufgrund von Ausrüstungs- und Prüfvorschriften erteilt worden ist, welche den in der Schweiz geltenden gleichwertig sind; und b) die vom Bund und den Kantonen benötigten Daten zur Verfügung stehen" ( Art. 12 Abs. 3 SVG ). Zum Eigengebrauch eingeführte Motorfahrzeuge - wie der Chevrolet des Beschwerdeführers - sind von der Typengenehmigung befreit und können bei der kantonalen Zulassungsstelle direkt angemeldet werden (Art. 4 Abs. 1 der bundesrätlichen Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen vom 19. Juni 2010, TGV; SR 741.511). Das ASTRA kann die Einzelheiten des Vollzugs regeln ( Art. 45 TGV ). Vor der Erteilung des Fahrzeugausweises ist ein solches Fahrzeug einer Einzelprüfung zu unterziehen ( Art. 13 Abs. 1 SVG, Art. 105 Abs. 1 der bundesrätlichen Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976, VZV; SR 741.51; Art. 29 Abs. 1 VTS ). Mangels Vorliegens einer Typengenehmigung ist ein solches Fahrzeug einer "umfassenden technischen Prüfung" zu unterziehen. Dabei wird insbesondere geprüft, "ob es den Abgas- und Geräuschvorschriften entspricht und für den beabsichtigten Gebrauch betriebssicher" ist ( Art. 31 Abs. 1 VTS ). In Bezug auf die Abgasemissionen anerkennt die Schweiz die einschlägigen Vorschriften der Europäischen Union (Verzeichnis der anerkannten ausländischen und internationalen Vorschriften in Anhang 2 zur VTS). In seinen (aktualisierten) Weisungen über die Befreiung von der Typengenehmigung vom 17. September 2010 hält das ASTRA fest, welche kalifornischen Abgasvorschriften den

schweizerischen Anforderungen entsprechen (Ziff. 4.6). Danach muss der 2007 eingeführte Chevrolet des Beschwerdeführers den Vorgaben eines "Euro 4"-Fahrzeugs genügen, die den kalifornischen Anforderungen an Ultra Low oder Super Ultra Low Emission Vehicles (ULEV oder SULEV) bzw. den amerikanischen an U.S. EPA National Low Emission Vehicles (NLEV) entsprechen. Nach den unbestrittenen Feststellungen des Verwaltungsgerichts im angefochtenen Entscheid ist auf dem Label im Motorraum des Chevrolet "LEV II (LTD)" vermerkt, was ihn als Low Emission Vehicle ausweist. Nach der Auffassung des Verwaltungsgerichts entspricht dies lediglich den Anforderungen an ein "Euro 3"-Fahrzeug, nicht aber, wie vom schweizerischen Recht gefordert, denjenigen an ein "Euro 4"-Fahrzeug, womit der Chevrolet die geforderten Abgasvorschriften nicht erfüllt.

### **E. 2.2**

Der Beschwerdeführer macht geltend, dass sich die Weisungen (S. 17) auf europäische Richtlinien von 2003 beziehen und damit die später - 2004 - erfolgten Verschärfungen der kalifornischen Standards nicht berücksichtigen würden. Das trifft zu, was sich bereits aus dem zeitlichen Ablauf ergibt. Nach dem Gesagten kennt indessen die Schweiz keine eigenen Abgasnormen, sondern übernimmt diejenigen der EU, und zwar auch dann, wenn diese bereits einige Jahre alt sind und dementsprechend die neuesten Entwicklungen der amerikanischen Emissionslabels nicht anerkennen. Das mag für den Beschwerdeführer zwar unbefriedigend sein, vor allem dann, wenn der vom Chevrolet erfüllte Standard "LEV II" effektiv strenger sein sollte als "Euro 4", was nach dem von ihm eingereichten kalifornischen "AIR RESOURCES BOARD" durchaus zutreffen könnte. Es ist indessen nicht zu beanstanden, dass die Behörden in schematischer Weise einzig prüfen, ob der vorgelegte (amerikanische) Standard vom EU-Recht anerkannt wird und nicht im Einzelfall selber abklären, ob ein nach dem In-Kraft-Treten des EU-Rechts festgelegter und dementsprechend von ihm nicht erfasster neuer - hier amerikanischer - Standard den Anforderungen genügt oder nicht. Dies umso mehr, als es dem Beschwerdeführer unbenommen bleibt, durch einen erweiterten Abgastest, der nach den unbestrittenen Ausführungen im kantonalen Verfahren rund 1'850 Franken kosten würde, den Nachweis zu erbringen, dass der Chevrolet die geltenden Emissionswerte unterbietet (angefochtener Entscheid E. 4a S. 10 oben). Unbegründet ist der Einwand des Beschwerdeführers, das Strassenverkehrsamt sei verpflichtet, diese Prüfung selber vorzunehmen und nicht befugt, ihre Durchführung an eine anerkannte Prüfstation zu delegieren.

### **E. 3**

Die Beschwerde ist somit als unbegründet abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt der Beschwerdeführer die Kosten ( Art. 66 Abs. 1 BGG ).

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