

# FR\_GERICHTE 603 2015 132 vom 5. September 2016

FR Kantonsgericht, 2016-09-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2015\\_132](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2015_132)

FR: FR\_GERICHTE 603 2015 132 du 5 septembre 2016

IT: FR\_GERICHTE 603 2015 132 del 5 settembre 2016

## Regeste

Entscheid des III. Verwaltungsgerichtshofes des Kantonsgerichts | Strassenverkehr und Transportwesen

## Erwägungen

### E. 1

Das Kantonsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde zuständig (Art. 12 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr [AGSVG; SGF 781.1] in Verbindung mit Art. 114 Abs. 1 lit. b des kantonalen Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; SGF 150.1]). Die Beschwerdeführerin ist zur Ergreifung des Rechtsmittels legitimiert (Art. 76 VRG). Die Beschwerdefrist wurde eingehalten (Art. 79 Abs. 1 VRG). Auch wurde der Kostenvorschuss rechtzeitig bezahlt (Art. 128 VRG). Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

### E. 2

Mit der Beschwerde an das Kantonsgericht können die Verletzung des Rechts einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden. Die Rüge der Unangemessenheit ist vorliegend ausgeschlossen (Art. 77 f. VRG).

### E. 3

a) In casu ist aufgrund der Beschwerde zu beurteilen, ob die Vorinstanz das Fahrzeug G.\_\_\_\_\_ (Stammmummer hhh) zu Recht nicht als Arbeitsmotorwagen, sondern als Transportmotorwagen qualifizierte und demnach verfügte, dass dieses Fahrzeug als Transportmotorwagen umzuschreiben und entsprechend auszurüsten ist (Geschwindigkeitsbegrenzer, Fahrtenschreiber, LSVA-Erfassungsgerät "emotach"). b) Gemäss der Beschwerde ist die Immatrikulierung respektive Umrüstung des Fahrzeugs E.\_\_\_\_\_ (Stammmummer fff) vorliegend nicht mehr Streitgegenstand; insoweit ist die angefochtene Verfügung in formelle Rechtskraft erwachsen (vgl. BGE 118 V 294 E. 2b), so dass dieses Element nachfolgend nicht weiter geprüft werden muss.

### E. 4

Beim vorliegend zu beurteilenden G.\_\_\_\_\_ handelt es sich gemäss den Akten um ein spezielles Fahrzeug, mit dem dynamische Griffigkeitsmessungen durchgeführt werden. Es ist mit einer Messanlage und einem 3000 Liter fassenden Wassertank ausgerüstet, wobei das Wasser für die Messungen gebraucht wird. Diese Messungen der Strassen-Reibwerte werden während der Fahrt mittels eines speziellen Rades durchgeführt. Der Lastwagen dient als Trägerfahrzeug der Messanlage und des Wassertanks. Die Messungen erfolgen

während der Fahrt.

#### **E. 5**

a) Nach Art. 11 Abs. 1 VTS sind Transportmotorwagen Motorwagen zum Personen- oder Sachentransport sowie Motorwagen zum Ziehen von Anhängern. Motorwagen, deren Aufbau als Nutzraum (Werkstatt, Verkaufsladen, Ausstellungslokal, Büro, Laboratorium usw.) dient, sind den Sachentransportmotorwagen gleichgestellt. Motorwagen, bei denen mindestens drei Viertel des zur Verfügung stehenden Volumens (inkl. Führer- und Gepäckraum) als Wohnraum und zum Per-

Kantonsgericht KG Seite 5 von 8 sonentransport eingerichtet ist, sind den Personentransportmotorwagen gleichgestellt und gelten mit bis zu neun Sitzplätzen (einschliesslich Führer) als Wohnmotorwagen. b) Arbeitsmotorwagen nach Art. 13 Abs. 1 VTS sind Motorwagen, mit denen keine Sachentransporte ausgeführt werden, sondern die zur Verrichtung von Arbeiten (wie Sägen, Fräsen, Spalten, Dreschen, Heben und Verschieben von Lasten, Erdbewegungen, Schneeräumung usw.) gebaut sind und höchstens einen geringen Tragraum für Werkzeuge und Betriebsstoffe aufweisen. Ihr Motor kann neben dem Antrieb der Arbeitsgeräte auch für die Fortbewegung des Fahrzeugs dienen. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung sind den Arbeitsmotorwagen gleichgestellt: Motorwagen nach Abs. 1, die eine Möglichkeit zur vorübergehenden Aufnahme von zu bearbeitendem Gut während des Arbeitsprozesses aufweisen (lit. a); Motorwagen mit Lademuellen, die zur Erdbewegung auf Bau- und Arbeitsplätzen dienen und auf öffentlichen Strassen nur leer überführt werden (lit. b); Motorwagen mit Arbeitsgeräten, die über kurze Distanzen ein Ladegut befördern, das sie beim Unterhalt der Strasse auf der Fahrt aufnehmen oder abgeben (lit. c); Feuerwehrmotorwagen, die so eingerichtet sind, dass mindestens ein Drittel der Nutzlast oder des Laderaumvolumens von stets mitgeführten Feuerwehrgeräten beansprucht wird (lit. d). c) Streitig und nachfolgend zu prüfen ist vorliegend, ob das fragliche Fahrzeug der Beschwerdeführerin als Arbeitsmotorwagen im Sinne von Art. 13 Abs. 1 VTS zu qualifizieren ist, d.h. ob das Fahrzeug für die Verrichtung von Arbeiten (wie Sägen, Fräsen, Spalten, Dreschen, Heben und Verschieben von Lasten, Erdbewegungen, Schneeräumung usw.) gebaut ist und überdies höchstens einen geringen Tragraum für Werkzeuge und Betriebsstoffe aufweist, und zudem keine Sachentransporte ausgeführt werden. Indes ist unbestritten und aufgrund der Akten klar und demnach nicht weiter zu prüfen, dass es sich beim hier zu beurteilenden Fahrzeug nicht um ein den Arbeitsmotorwagen gleichgestelltes Fahrzeug im Sinne von Art. 13 Abs. 2 lit. a bis d VTS handelt, zumal die in dieser Bestimmung enthaltene Aufzählung bereits gemäss dem Wortlaut abschliessender Natur ist.

#### **E. 6**

a) Hinsichtlich der erwähnten gesetzlichen Voraussetzung, dass die Arbeitsmotorwagen "zur Verrichtung von Arbeiten (wie Sägen, Fräsen, Spalten, Dreschen, Heben und Verschieben von Lasten, Erdbewegungen, Schneeräumung usw.) gebaut sind", hat das Bundesgericht betreffend ein Kanalsanierungsfahrzeug ausgeführt, dass dieses aufgrund seiner Ausstattung zwar einzig für die vorgesehene arbeitsgerätespezifische, spezialisierte Arbeitsverrichtung einsetzbar sei. Entscheidend sei aber, dass es selber keine mechanischen Arbeiten wie Sägen, Fräsen, Spalten, Dreschen etc. oder diesen vergleichbare Arbeiten ausführe, sondern nur die Funktion hat, die für die Kanalsanierung benötigten Ausrüstungen und Gerätschaften sowie den Arbeitsplatz des Operators und den Aufenthaltsraum für die

Mannschaft zu transportieren. Das Bundesgericht schloss, dass es demnach nicht bundesrechtswidrig sei, das fragliche Fahrzeug nicht als Arbeitsmotorwagen, sondern als Transportmotorwagen einzustufen (Urteil BGer 1C\_543/2012 vom 5. April 2013 E. 2.5). Gemäss dieser bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist mithin für die Qualifizierung als Arbeitsmotorwagen namentlich vorausgesetzt, dass das Fahrzeug mechanische Arbeiten wie Sägen, Fräsen, Spalten, Dreschen etc. oder diesen vergleichbare Arbeiten ausführt. Wie denn auch die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung zu Recht darlegte, handelt es sich bei den in Art. 13 Abs. 1 VTS genannten Arbeiten um solche von "ausgesprochen physischer Natur".

Kantonsgericht KG Seite 6 von 8 Entsprechend hat auch das ASTRA anlässlich seiner Stellungnahme ausgeführt, dass aufgrund der genannten Beispiele davon auszugehen sei, dass eine Arbeit im Sinne der erwähnten Bestimmung nur dann vorliegt, wenn für die Ausführung der Arbeit auch eine substanzielle Motorenleistung benötigt wird. Bei der Verrichtung der Messung der Fahrbahnbeschaffenheit ist dies nicht der Fall und wird überdies von der Beschwerdeführerin auch gar nicht behauptet. Das vorliegend zu beurteilende Fahrzeug ist für die Messung der Fahrbahnbeschaffenheit konstituiert. Es ist wie ausgeführt mit einer Messanlage und einem 3000 Liter fassenden Wassertank ausgerüstet, wobei das mitgeführte Wasser für die Messungen benötigt wird. Es führt demnach – analog zum Kanalsanierungsfahrzeug, welches durch das Bundesgericht zu beurteilen war – keine mechanischen Arbeiten im vorerwähnten Sinne auf, sondern hat vielmehr die Funktion, die zur Messung benötigten Ausrüstungen und Gerätschaften und insbesondere das benötigte Wasser zu transportieren. Entsprechend kann das fragliche Fahrzeug schon aus diesem Grund nicht als Arbeitsmotorwagen qualifiziert werden. Das Argument der Beschwerdeführerin, wonach die Tätigkeit des Messens durch Art. 13 Abs. 1 VTS nicht ausgeschlossen werde, ist nach dem Vorgesagten nicht geeignet, ein anderes Ergebnis zu indizieren und hinsichtlich der Anforderungen an Arbeiten ein Abweichen von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu begründen. b) Weiter ist für die Qualifikation als Arbeitsmotorwagen nach Art. 13 Abs. 1 VTS erforderlich, dass der Motorwagen höchstens einen geringen Tragraum für Werkzeuge und Betriebsstoffe aufweist und nicht für Sachtransporte eingesetzt wird. Auch dieses Kriterium ist indes vorliegend nicht erfüllt: Wie erwähnt, ist das hier zu beurteilende Fahrzeug mit einem 3000 Liter fassenden Wassertank und einer Messanlage ausgerüstet; dabei wird der Heckbereich des Aufbaus gemäss den Ausführungen der Vorinstanz durch den Wassertank mehrheitlich eingenommen. Aufgrund des Umfangs des Tragraums kann demnach das fragliche Fahrzeug nach Ansicht des Kantonsgerichtes nicht als Arbeitsmotorwagen qualifiziert werden; dies überdies auch vor dem Hintergrund, dass nach Art. 11 Abs. 1 VTS, welcher Transportmotorwagen definiert, auch Motorwagen, deren Aufbau als Nutzraum (beispielsweise als Werkstatt oder Laboratorium) dient, den Sachtransportmotorwagen gleichgestellt sind und damit als Transportmotorwagen gelten. c) Weiter sind hinsichtlich der Einteilung des streitbetroffenen Fahrzeugs insbesondere auch die Weisungen des ASTRA vom 1. November 2003 über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20) zu beachten: Anhang IV dieser Weisungen enthält eine Übersicht über die Abhängigkeiten zwischen den Fahrzeugarten und Karosserieformen. Gemäss dieser Übersicht kann die Karosserieform "Messwagen" (Code 167) bzw. "Labor" (Code 312) nicht als Arbeitsmaschine nach Art. 13 VTS (Code 50/51) qualifiziert werden, vielmehr werden sie den anderen Motorwagen zugeordnet. Zwar richten sich entsprechende Verwaltungsweisungen an die Durchführungsstellen und sind für das

Kantonsgericht nicht verbindlich. Dieses soll sie bei seiner Entscheidung aber berücksichtigen, sofern sie eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulassen. Das Gericht weicht also nicht ohne triftigen Grund von Verwaltungsweisungen ab, wenn diese eine überzeugende Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben darstellen. Insofern wird dem Bestreben der Verwaltung, durch interne Weisungen eine rechtsgleiche Gesetzesanwendung zu gewährleisten, Rechnung getragen (BGE 132 V 121 E. 4.4; 141 V 174 E. 4.1). Nach Ansicht des Kantonsgerichtes erweist sich die erwähnte Weisung als durchaus kohärent mit dem Vorgesagten und demnach als schlüssig und es besteht kein triftiger Grund, von diesen Verwaltungsweisungen abzuweichen, zumal es durchaus sinnvoll erscheint, einen möglichst einheitlichen kantonalen Vollzug zu gewährleisten.

Kantonsgericht KG Seite 7 von 8 Hinsichtlich der von der Beschwerdeführerin in ihrer Stellungnahme vom 5. Januar 2016 aufgeführten Beispiele von Motorwagen, bei denen für sie nicht ersichtlich sei, weshalb diese als Arbeitsmotorwagen zugelassen seien, kann ferner auf die Ausführungen des ASTRA anlässlich seiner Stellungnahme vom 8. August 2016 verwiesen werden, wonach die Immatrikulation dieser Fahrzeuge in Übereinstimmung mit den erwähnten Weisungen des ASTRA erfolgte. Auch hielt das ASTRA fest, dass faktisch gemäss dem automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS) in der Schweiz sämtliche Fahrzeuge mit der Karosserieform Messwagen als Transportmotorwagen (und nicht als Arbeitsmotorwagen) zugelassen seien, wie dies in den Weisungen vorgesehen sei.

## **E. 7**

Soweit die Beschwerdeführerin ferner eine Ungleichbehandlung mit direkten (ausländischen) Konkurrenten geltend macht, deren Fahrzeuge im Ausland als Arbeitsmotorwagen immatrikuliert werden könnten, kann sie hieraus ebenfalls nichts zu ihren Gunsten ableiten. a) So sind zwar Arbeitsmotorwagen von der LSVA ausgenommen (vgl. Art. 3 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [SVAG; SR 641.81]). Indes prüfen jedoch gemäss den Ausführungen des ASTRA die zuständigen Zollbehörden (zumindest fortan) beim Grenzübertritt ausländischer Fahrzeuge, ob diese den Voraussetzungen von Art. 13 VTS hinsichtlich Arbeitsmotorwagen entsprechen. Andernfalls werden die Fahrzeuge in der Schweiz trotz anderslautender Immatrikulation im Herkunftsstaat LSVA-pflichtig. Selbst falls in der Vergangenheit solche Kontrollen (noch) nicht bzw. nicht systematisch vorgenommen worden sind, gibt dies der Beschwerdeführerin kein Recht auf eine Immatrikulation ihres Fahrzeugs als Arbeitsmotorwagen: So geht doch nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung der Grundsatz der Gesetzmässigkeit der Verwaltung in der Regel der Rücksicht auf die gleichmässige Rechtsanwendung vor. Der Umstand, dass das Gesetz in anderen Fällen nicht oder nicht richtig angewendet worden ist, gibt grundsätzlich keinen Anspruch darauf, ebenfalls abweichend vom Gesetz behandelt zu werden. Nur ausnahmsweise und unter strengen Bedingungen wird im Rahmen des verfassungsmässig verbürgten Gleichheitssatzes ein Anspruch auf Gleichbehandlung im Unrecht anerkannt (Art. 8 Abs. 1 der schweizerischen Bundesverfassung [BV; SR 101]; eingehend hierzu TSCHANNEN, Gleichheit im Unrecht: Gerichtsstrafe im Grundrechtskleid, in ZBI 2011 57 ff.). Die Gleichbehandlung im Unrecht setzt voraus, dass die zu beurteilenden Fälle in den tatbestandserheblichen Sachverhaltselementen übereinstimmen, dass dieselbe Behörde in ständiger Praxis vom Gesetz abweicht und

zudem zu erkennen gibt, auch inskünftig nicht gesetzeskonform entscheiden zu wollen. Schliesslich dürfen keine überwiegenden Gesetzmässigkeitsinteressen oder Interessen Dritter bestehen (vgl. BGE 136 165 E. 5.6; 126 V 390 E. 6; 123 II 248 E. 3c). Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht gegeben; so haben insbesondere die Zollbehörden anlässlich einer kürzlich durchgeführten Fachtagung ihre Mitarbeitenden auf das Problem der Einteilung ausländischer Messwagen sensibilisiert, um zukünftig eine Gleichbehandlung mit den in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen zu gewährleisten (vgl. E-Mail des ASTRA vom 15. Dezember 2015). b) Auch soweit die Beschwerdeführerin schliesslich rügt, dass sie bei einer Einteilung ihres Fahrzeugs als Transportmotorwagen die Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h einhalten müsse und steilere Strassen nicht mehr messen könne, was ebenfalls zu einer Besserstellung der ausländischen Konkurrenten führe, kann dem nicht gefolgt werden: So beträgt doch gemäss Art. 5 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) die Höchstgeschwindigkeit für schwere Motorwagen 80 km/h. Als schwere Motorwagen gelten Motorwagen –

Kantonsgericht KG Seite 8 von 8 und damit auch Arbeitsmotorwagen – mit einem Gesamtgewicht von über 3500 kg (vgl. Art. 10 VTS). Die erwähnte Höchstgeschwindigkeit, ebenso wie die Anforderungen hinsichtlich des Anfahrvermögens in Steigungen (siehe hierzu Art. 54 Abs. 3 VTS) sowie grundsätzlich sämtliche weiteren für schwere Motorwagen geltenden Verkehrsregeln, sind folglich auch für Arbeitsmotorwagen anwendbar. Auch diesbezüglich ist demnach keine Ungleichbehandlung der Beschwerdeführerin mit direkten Konkurrenten erkennbar.

#### **E. 8**

Im Ergebnis erfüllt damit das streitbetroffene Fahrzeug die spezifischen Voraussetzungen nach Art. 13 VTS für die Qualifikation als Arbeitsmotorwagen nicht, und auch der Anspruch der Beschwerdeführerin auf Gleichbehandlung der direkten Konkurrenten indiziert nicht, dass ihr Fahrzeug als Arbeitsmotorwagen zu immatrikulieren wäre. Vielmehr gilt das Fahrzeug nach dem Vor- gesagten als Transportmotorwagen im Sinne von Art. 11 Abs. 1 VTS und muss folglich mit einem weissen Kontrollschild immatrikuliert und entsprechend umgerüstet werden. Die Beschwerde erweist sich demnach als unbegründet und ist abzuweisen; die Verfügung der Vorinstanz vom 15. Juli 2015 ist zu bestätigen.

#### **E. 9**

a) Die Kosten, die auf CHF 600.- festgelegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet werden, sind dem Verfahrensausgang entsprechend der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (Art. 131 Abs. 1 VRG; Art. 1 und 2 des kantonalen Tarifs vom 17. Dezember 1991 der Verfahrenskosten und Entschädigungen in der Verwaltungsjustiz [TarifVJ; SGF 150.12]). b) Eine Parteientschädigung ist nicht geschuldet (Art. 137 Abs. 1 VRG). Der Hof erkennt: I. Die Beschwerde wird abgewiesen. II. Die Gerichtskosten von CHF 600.- werden der Beschwerdeführerin auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. III. Zustellung. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Bundesgericht, Lausanne, eingereicht werden. Gegen die Festsetzung der Höhe der Verfahrenskosten ist innert 30 Tagen die Einsprache an die Behörde, die entschieden hat, zulässig, sofern nur dieser Teil des Entscheides angefochten wird (Art. 148 VRG). Freiburg, 5. September 2016/dgr Präsidentin Gerichtsschreiberin-Praktikantin

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