

SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2013/158

vom 30. November 2010

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2010-11-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2013_158

FR: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2013/158 du 30 novembre 2010

IT: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2013/158 del 30 novembre 2010

Regeste

Art. 10 Abs. 1, Art. 25 Abs. 2 lit. d SVG (SR 741.01); Art. 23 Abs. 1 und 2, Art. 23a Abs. 1 VVV (SR 741.31). Entzug des Kollektiv-Fahrzeugausweises und des Händlerschildes mangels zeitlich genügend verfügbarer Fachkompetenz im Betrieb und wegen einer viel zu geringen Anzahl verkaufter Fahrzeuge in den ersten beiden Geschäftsjahren (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 28. Mai 2014, IV-2013/158).

Erwägungen

E. 1

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 21. November 2013 ist rechtzeitig eingereicht worden und erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. g bis , 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Er hat aufschiebende Wirkung (Art. 51 Abs. 1 VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

E. 2

Als die Vorinstanz der Rekurrentin den Kollektiv-Fahrzeugausweis und die Händlerschilder für Motorwagen erteilte, wies sie in Ziffer 2 der Verfügung vom 14. Oktober 2011 darauf hin, dass gemäss Ziffer 3 im Anhang 4 zur Verkehrsversicherungsverordnung (SR 741.31, abgekürzt: VVV) an mindestens 40 Motorfahrzeugen pro Jahr eigentliche Reparaturarbeiten ausgeführt werden müssen, die Probe- oder Überführungsfahrten notwendig machen. Dieser Umfang sei in den folgenden zwei Jahren nachzuweisen. Bei diesem Hinweis handelte es sich um ein offensichtliches Versehen. Die Rekurrentin ist kein Unternehmen mit einer Reparaturwerkstätte. Vielmehr betreibt sie Fahrzeughandel. Dies geht aus dem Handelsregisterauszug ohne Weiteres hervor. Entsprechend ist eine der Mindestanforderungen im Fahrzeughandel der Verkauf von mindestens 40 leichten Motorwagen pro Jahr (vgl. Anhang 4 zur VVV Ziff. 3.21). Es ist davon auszugehen, dass der X AG die Voraussetzungen für den Erhalt eines Händlerschildes bekannt waren und dieses Versehen dementsprechend auch für sie offensichtlich war. Dies ergibt sich zweifelsfrei aus der Korrespondenz zwischen der Vorinstanz und der Rekurrentin.

E. 3

Im Rekurs ist umstritten, ob die Vorinstanz der Rekurrentin zu Recht den auf sie ausgestellten Kollektiv-Fahrzeugausweis und das Händlerschild SG 00000 U entzogen hat.
a) Gemäss Art. 10 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) dürfen Motorfahrzeuge und ihre Anhänger nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern

in Verkehr gebracht werden. Nach Art. 25 Abs. 2 lit. d SVG erlässt der Bundesrat Vorschriften über Ausweise und Kontrollschilder, inbegriffen kurzfristig gültige für geprüfte und nicht geprüfte Motorfahrzeuge und Anhänger sowie für Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes. Gestützt unter anderem auf diese Bestimmung hat der Bundesrat die Verkehrsversicherungsverordnung (SR 741.31, abgekürzt: VVV) erlassen, welche in den Art. 22 bis 26 die Abgabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen und Händlerschildern regelt. Gemäss Art. 23 Abs. 1 VVV werden Kollektiv-Fahrzeugausweise an Betriebe abgegeben, welche die im Anhang 4 zur Verordnung aufgeführten Voraussetzungen erfüllen und über die für die Art des Betriebes erforderlichen Bewilligungen verfügen (lit. a), Gewähr für eine einwandfreie Verwendung des Kollektiv-Fahrzeugausweises bieten (lit. b) und, soweit es sich um Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes handelt, die in Art. 71 Abs. 2 SVG vorgeschriebene Versicherung abgeschlossen haben (lit. c). Die im Anhang 4 genannten Voraussetzungen betreffen Fachkenntnisse und Erfahrungen des Gesuchstellers oder einer andern im Betrieb verantwortlichen Person, den minimalen Umfang des Betriebes sowie dessen Räumlichkeiten und Einrichtungen. Die kantonale Behörde kann von den Voraussetzungen des Anhangs 4 zugunsten des Bewerbers oder Inhabers ausnahmsweise abweichen, wenn die Gesamtbeurteilung des Betriebes ergibt, dass die Händlerschilder ohne Gefahr für die Verkehrssicherheit und die Umwelt abgegeben werden können (Art. 23 Abs. 2 VVV). Kollektiv-Fahrzeugausweise sind zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind (Art. 23a Abs. 1 VVV). Der Gesetzgeber hat die Umschreibung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Kollektiv-Fahrzeugausweises in Art. 25 Abs. 2 lit. d SVG an den Verordnungsgeber delegiert, was rechtsstaatlich nicht zu beanstanden ist. Der Verordnungsgeber hat die Voraussetzungen für die Erteilung in Art. 23 Abs. 1 VVV einerseits und im Anhang 4 der Verordnung andererseits umschrieben. Art. 23 Abs. 2 VVV beschränkt die ausnahmsweisen Abweichungen zugunsten des Bewerbers oder Inhabers auf die in Anhang 4 genannten Voraussetzungen. Ausschlaggebend ist eine Gesamtbeurteilung des Betriebes, welche ergibt, dass die Händlerschilder ohne Gefahr für die Verkehrssicherheit und die Umwelt abgegeben werden können. Die minimalen Voraussetzungen nach Anhang 4 der Verordnung dienen grundsätzlich nur noch als Richtlinien (BGE 2A.406/2005 vom 7. November 2005; Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St.Gallen 2011, N 4 zu Art. 25). Ausnahmen von den in Art. 23 Abs. 1 VVV aufgezählten Voraussetzungen sind nicht vorgesehen. Der Kollektiv-Fahrzeugausweis (und das damit verbundene Händlerschild) stellt eine Bewilligung eigener Art dar, die sich von den übrigen Ausweisarten dadurch grundlegend unterscheidet, als der Ausweis nicht auf ein bestimmtes Fahrzeug ausgestellt wird, sondern es dem Betrieb erlaubt, mit beliebigen Fahrzeugen der entsprechenden Kategorien zu fahren. Dieser Ausnahmesituation entsprechend gelten besondere Zulassungs- und Betriebsvorschriften, die verhindern sollen, dass solche besonderen Ausweise über das erforderliche Mass abgegeben und verwendet werden (René Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage 2002, N 276). b) Die Vorinstanz begründete den Entzug des Kollektiv-Fahrzeugausweises und des Händlerschildes nicht damit, dass die Voraussetzungen nach Art. 23 Abs. 1 VVV nicht mehr gegeben seien. Aufgrund der Akten war das Vorliegen dieser Voraussetzungen vor der Erteilung des Kollektiv-Fahrzeugausweises und des Händlerschildes durch die Vorinstanz geprüft worden. Hinweise darauf, dass die entsprechenden Voraussetzungen in der Zwischenzeit nicht mehr gegeben wären, liegen nicht vor. Der Entzug erfolgte sinngemäss aufgrund der

zu geringer Anzahl verkaufter Fahrzeuge sowie des Umstandes, dass die verantwortliche Person mit Fachausbildung nicht zu 100% im Betrieb tätig und vor Ort sei. Dabei handelt es sich um Voraussetzungen nach Anhang 4 der VVV, von denen abgewichen werden kann, wenn keine Gefahr für die Verkehrssicherheit und die Umwelt gegeben ist (vgl. voranstehende Ausführungen). Die Rekurrentin betreibt gemäss ihrem im Handelsregister eingetragenen Zweck hauptsächlich einen Fahrzeughandel. Demnach müsste sie pro Jahr mindestens 40 leichte oder 10 schwere Motorwagen verkaufen (Anhang 4 Ziff. 3.21 VVV). Bis zu einem Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm gelten Motorwagen als "leicht" (Art. 10 Abs. 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, SR 741.41, abgekürzt: VTS). Auch wenn die Rekurrentin geltend macht, dass es sich bei den von ihr verkauften Autos um exklusivere Modelle handelt, ist mit Bezug auf die eingereichten Unterlagen davon auszugehen, dass es sich dabei vollumfänglich um Personenwagen handelt, welche das Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm nicht überschreiten. Etwas anderes macht der Rechtsvertreter der Rekurrentin denn auch nicht geltend und bestreitet nicht, dass die erforderliche Anzahl von 40 verkauften Motorwagen noch nicht erreicht werden konnte. Er erklärt jedoch, dass es sich um einen jungen Betrieb handle, der sich noch in der Aufbauphase befinde. Zudem verlange die Art der verkauften Fahrzeuge eine intensive Kundenbetreuung, was dazu führe, dass mit dem gleichen Aufwand weniger Fahrzeuge verkauft werden könnten als beim Handel mit billigen Kleinwagen. Der durch die Rekurrentin erwirtschaftete Umsatz sei überdies wesentlich höher als wenn 40 Kleinwagen zu einem Preis von je Fr. 20'000.– verkauft worden wären. Für die Präsentationen am Geschäftssitz in A und für Fahrten zu Kunden seien der Kollektiv-Fahrzeugausweis und das Händlerschild unabdingbar. Zudem sei das Händlerschild auch für Fahrten zu Fachwerkstätten der entsprechenden Marken-Vertreter erforderlich. Die Rekurrentin macht ferner geltend, ohne den Kollektiv-Fahrzeugausweis und das Händlerschild den Autoverkauf nicht mehr aufrecht erhalten zu können und den Betrieb schliessen zu müssen. Eine Einlösung sämtlicher Fahrzeuge sei wirtschaftlich nicht tragbar. Die von der Rekurrentin aufgezählten Nutzungen des Händlerschildes liegen innerhalb des Verwendungszwecks von Händlerschildern zum Überführen und Erproben von Fahrzeugen im Zusammenhang mit dem Fahrzeughandel oder mit Reparaturen oder Umbauten am Fahrzeug (Art. 24 Abs. 3 lit. b VVV). Allerdings wurde die Voraussetzung von mindestens 40 Verkäufen von leichten Motorfahrzeugen pro Jahr mit 16 Verkäufen vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011 bei weitem verfehlt. Vom 1. Januar 2012 bis am 31. Dezember 2012 wurden 14 Fahrzeuge verkauft. Dabei handelt es sich keineswegs nur um Verkäufe von Motorfahrzeugen der Mittelklasse und Sportwagen, sondern eine bunt gemischte Zusammenstellung von Fahrzeugen unterschiedlicher Marken und Standards. Weiteres wie Alter, Fahrkilometer und Zustand der Fahrzeuge ist aus den bei den Akten befindlichen Unterlagen nicht ersichtlich. Dass die Motorfahrzeuge für eine Vorführung zu den Kunden gebracht werden müssen, ist überdies ungewöhnlich. Nach der allgemeinen Erfahrung sucht in aller Regel der Kunde, der ein Motorfahrzeug kaufen will – egal, ob es sich dabei um einen Neuwagen oder ein Occasionsmodell, einen Luxuswagen oder einen Kleinwagen handelt – das Fahrzeughandel-Geschäft auf, wo er die Fahrzeuge vor Ort besichtigen kann und beraten wird. Schliesslich steht auch nicht fest, dass die Verkaufsbemühungen aufwändiger sind, wenn es um den Absatz von Fahrzeugen höherer Preisklassen geht. Dass Y die geforderte Fachkompetenz besitzt, ist unbestritten. Ungewiss und nicht belegt ist jedoch, ob er der Rekurrentin tatsächlich weiterhin zur Verfügung steht. Nach der Praxis des Strassenverkehrsamtes ist eine 100%-ige Tätigkeit des Fachmannes im

Betrieb erforderlich (www.stva.sg.ch). Es kann offengelassen werden, ob dies zwingend nötig ist. Eine Beschäftigung von 40% bis 50% – wie sie von der Rekurrentin behauptet wird – reicht jedenfalls nicht aus, um die Verantwortung für den Gebrauch des Händlerschildes angemessen wahrnehmen zu können. Regelmässig und kurzfristig muss festgestellt werden können, ob die Fahrzeuge verkehrssicher sind oder nicht. Es wurde auch nicht ausgeführt, wo Y während der übrigen Zeit tätig ist und wie gut er dort abkömmlich ist. Dementsprechend ist weder glaubhaft belegt, dass er die Verantwortung im Betrieb tatsächlich wahrnimmt, noch, dass er überhaupt in der Lage dazu ist. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung genügt auch die Zusammenarbeit mit einem Nachbarsbetrieb nicht, um die Fachkompetenz im eigenen Betrieb sicherzustellen, da auch diese nicht immer verfügbar ist (BGE 2A.406/2005 vom 7. November 2005). Klar ist, dass der Aufbau eines Geschäfts eine gewisse Dauer in Anspruch nimmt, wobei Umsatz und Gewinn meist erst mit der Zeit ansteigen. Dementsprechend ist nachvollziehbar, dass die Vorinstanz die Ansprüche an ein Start-Up-Unternehmen etwas lockert, um den Einstieg ins Geschäft zu erleichtern. Die vom Gesetz aufgestellten Anforderungen an Umsatz und Fachkenntnisse haben jedoch den Zweck, die Missbrauchsgefahr einzudämmen. Auch eine gute finanzielle Grundlage sorgt mit dafür, dass diese Gefahr tief gehalten werden kann. Selbst wenn diese Voraussetzungen in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur noch als Richtlinien bezeichnet werden, so erfüllen sie dementsprechend nach wie vor eine wichtige Rolle. So schreibt das Gesetz vor, dass Gewähr für eine einwandfreie Verwendung des Kollektiv-Fahrzeugausweises gegeben sein muss, was dann nicht mehr der Fall sei, wenn der Inhaber des Ausweises eine missbräuchliche Verwendung des Ausweises veranlasst oder geduldet hat, beispielsweise durch Unterlassen der erforderlichen Aufsicht oder dadurch, dass ein nicht betriebssicheres Fahrzeug in Verkehr gesetzt wurde. Vorliegend wirft die Vorinstanz der Rekurrentin keine missbräuchliche Verwendung des Ausweises vor. Eine solche ergibt sich auch nicht aus den Akten. Es fällt jedoch auf, dass nichts darauf hinweist, dass die notwendigen Umsatzzahlen demnächst erreicht werden könnten. So ist die Anzahl verkaufter Fahrzeuge von 16 im Jahr 2011 gar auf 14 im Jahr 2012 zurückgegangen. Auch der Umsatz selbst hat sich von Fr. 1'403'425.92 im Jahr 2011 auf Fr. 1'108'148.15 im Jahr 2012 reduziert. Das Geschäft kann mit etwas mehr als einem Autoverkauf pro Monat kaum rentieren. Gemäss Ausführungen der Rekurrentin werden durch sie selbst keine Arbeiten an den Motorfahrzeugen ausgeführt, sondern diese werden dafür zu den Markenvertretern gebracht. Dementsprechend gibt es diesbezüglich keine zusätzliche Einnahmequelle. Die geschäftliche Aktivität ist relativ gering. Sodann ist auch kein Geschäftskonzept ersichtlich, das eine positive Geschäftsentwicklung erahnen lassen würde. Im Übrigen wurde das Händlerschild bei seiner Erteilung im Oktober 2011 auch hinsichtlich der Voraussetzungen für die Betriebseinrichtungen nur deshalb gewährt, weil eine Vereinbarung mit dem Nachbarbetrieb, der Reparaturwerkstätte Z AG, abgeschlossen wurde, der der Rekurrentin den Zugang zur dortigen Hebebühne gewährt. Auch über diese Einrichtungen verfügt die Rekurrentin dementsprechend nicht selbst. c) Zusammengefasst bestehen vor dem Hintergrund des Arbeitspensums des Verwaltungsratspräsidenten der Rekurrentin und gleichzeitig Fachmannes im Sinn von Ziff. 3.1 des Anhangs 4 zur VVV Zweifel an der zeitlich genügend verfügbaren Fachkompetenz innerhalb des Betriebs der Rekurrentin, an der Rentabilität des Geschäfts und damit auch am finanziellen Fundament der Rekurrentin. Das Konzept ist unklar und eine Tendenz zur Steigerung des Umsatzes ist nicht ersichtlich. Solche Umstände können eine Missbrauchsgefahr nähren und somit das Risiko einer Gefährdung der Verkehrssicherheit erhöhen. Folglich muss das Interesse an

der Verkehrssicherheit höher gewichtet werden als das Interesse der Rekurrentin am Besitz des Kollektiv-Fahrzeugausweises und dem Händlerschild. Gesamthaft betrachtet lässt sich damit eine Abweichung von den Voraussetzungen des Anhangs 4 der VVV nicht rechtfertigen. Der Rekurs vom 21. November 2013 erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 4

Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten von der Rekurrentin zu bezahlen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.– ist angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.– ist zu verrechnen. Bei dieser Kostenverlegung hat die Rekurrentin keinen Anspruch auf Entschädigung ausseramtlicher Kosten (Art. 98 bis VRP). Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Die Rekurrentin hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.– zu bezahlen, unter Verrechnung des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.

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