

## JAAC 56.11

Entscheidung des Bundesrates vom 17. April 1991

---

***Admission à la circulation de véhicules provenant des USA. Objets de collection de construction ancienne.***

***Art. 84 al. 1<sup>er</sup>, art. 86 et 86a OCE. Art. 8 al. 2 LCR. Conditions d'une autorisation exceptionnelle.***

***- Pour les véhicules étrangers aussi, l'application des dispositions sur la construction et l'équipement dépend en principe de la première mise en circulation.***

***- A défaut, on admet la preuve du moment le plus tôt auquel le véhicule a été mis en circulation, mais la simple année de construction ne suffit pas.***

***- Un éventuel changement de pratique de l'autorité cantonale ne peut pas être opposé au DFJP comme une violation de la bonne foi.***

***- Lorsque la preuve de la mise en circulation ne peut être apportée, se pose la question de savoir si des circonstances particulières justifient une autorisation exceptionnelle.***

***- En l'espèce, les intérêts de la sécurité de la circulation et de la protection de l'environnement l'emportent sur les intérêts purement financiers de l'importateur.***

---

***Verkehrszulassung von Fahrzeugen aus den USA. Liebhaberobjekte älteren Baujahrs.***

***Art. 84 Abs. 1, Art. 86 und 86a BAV. Art. 8 Abs. 2 SVG. Voraussetzungen einer Ausnahmegewilligung.***

***- Auch bei ausländischen Fahrzeugen gilt für die Anwendung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften grundsätzlich der Nachweis der ersten Inverkehrsetzung.***

- Als Ersatz wird der Nachweis des frühesten Zeitpunkts, an dem sich das Fahrzeug im Verkehr befand, nicht aber des blossen Baujahrs anerkannt.
- Eine allfällige Praxisänderung der kantonalen Behörde kann gegenüber dem EJPD nicht als Verletzung von Treu und Glauben gerügt werden.
- Kann der Nachweis der Inverkehrsetzung nicht erbracht werden, stellt sich die Frage, ob besondere Umstände vorliegen, welche die Erteilung einer Ausnahmegewilligung rechtfertigen.
- Im vorliegenden Fall gehen die öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes den rein finanziellen Interessen des Importeurs vor.

---

**Ammissione alla circolazione di veicoli provenienti dagli USA. Oggetti da collezione di vecchia costruzione.**

**Art. 84 cpv. 1, art. 86 e 86a OCE. Art. 8 cpv. 2 LCStr. Esigenze per un permesso speciale.**

- Anche in caso di veicoli stranieri per l'applicazione delle prescrizioni sulla costruzione e l'equipaggiamento vale di principio la prova della prima entrata in circolazione.
- In sostituzione, è riconosciuta la prova del momento più recente nel quale il veicolo è stato messo in circolazione, ma non semplicemente l'anno di costruzione.
- Un'eventuale modificazione della prassi da parte dell'autorità cantonale non può essere fatta valere al DFGP come violazione della buona fede.
- Se non può essere portata la prova dell'ammissione alla circolazione, si pone la questione a sapere se vi siano circostanze particolari che giustificano il rilascio di un permesso speciale.
- Nel caso presente, gli interessi pubblici della sicurezza della circolazione e della protezione dell'ambiente prevaricano i puri interessi degli importatori.

---

## **I**

A. Am 22. August 1989 stellte die Beschwerdeführerin beim Strassenverkehrsamt der Stadt Zürich ein Gesuch um Erteilung einer Ausnahmegewilligung für die Zulassung von vier aus den USA importierten Fahrzeugen. Sie beantragte, die Fahrzeuge seien durch Verfügung von der Anwendung der ab 1. Januar 1970 gültigen Bestimmungen der V vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV, SR

741.41) auszunehmen und die Immatrikulation sei aufgrund der vor diesem Datum geltenden Bestimmungen vorzunehmen. Es handelte sich dabei um folgende vier Fahrzeuge:

- Ferrari 250 GTE, Baujahr 1962 (Ausstellungsdatum des «Title»: 7. März 1988)
- Maserati 3500 GT, Baujahr 1964 (Ausstellungsdatum des «Title»: 24. Januar 1985)
- Ferrari Lusso 250 GTC, Baujahr 1964 (Ausstellungsdatum des «Title»: 27. Januar 1984)
- Ferrari 330 GTC, Baujahr 1969 (Ausstellungsdatum des «Title»: 6. August 1986)

**B.** Mit Verfügung vom 25. August 1989 lehnte das kantonale Strassenverkehrsamt das Gesuch mit der Begründung ab, es sei kein Nachweis für die ordentliche Zulassung der Fahrzeuge vor dem 1. Oktober 1969 (Inkrafttreten der BAV) erbracht worden. Der amerikanische «Certificate of title for a vehicle» beziehungsweise kanadische «Certificate of registration of a vehicle» (beide in der Folge «Title» genannt) gebe lediglich Auskunft über das Baujahr des Fahrzeugs, nicht aber über dessen Ersteinlösung.

**C.** Die Beschwerdeführerin führte gegen diese Verfügung Beschwerde beim EJPD und beantragte die Aufhebung der Verfügung und die Erteilung einer Ausnahmegewilligung durch das EJPD. Sie machte namentlich geltend, der geforderte Nachweis der Inverkehrsetzung sei für amerikanische Fahrzeuge äusserst schwierig beziehungsweise unmöglich zu erbringen, so dass es unverhältnismässig sei, diesen Nachweis zu verlangen. Zudem würden die privaten Interessen der Beschwerdeführerin (z. B. unverhältnismässiger Aufwand, Einschnitt in die Geschäftstätigkeit) die öffentlichen Interessen (Umweltschutz, Verkehrssicherheit usw.) überwiegen.

**D.** Das EJPD beziehungsweise das Bundesamt für Polizeiwesen (BAP) als instruierende Instanz führte mit Hilfe der Schweizer Botschaften in den USA und Kanada über die Frage der Immatrikulationspraxis in den betreffenden Ländern Abklärungen durch. Dabei wurde festgestellt, dass der Nachweis der ersten Inverkehrsetzung grundsätzlich möglich ist, dass die entsprechenden Nachforschungen aber, insbesondere bei älteren Fahrzeugen, sehr zeitaufwendig, wenn nicht sogar unmöglich sein können.

**E.** Mit Entscheid vom 25. September 1990 wies das EJPD die Beschwerde ab und verweigerte die Erteilung einer Ausnahmegewilligung nach Art. 84 Abs. 1 BAV. Zur Begründung führte es namentlich an, dass die öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes und damit die Anwendung der Bestimmungen der BAV die privaten Interessen der Beschwerdeführerin an einer Ausnahmegewilligung überwiegen. Dass die Abklärungen über den Zeitpunkt der Inverkehrsetzung in den USA und Kanada sehr schwierig seien und die technische Anpassung der Fahrzeuge mit grossem Aufwand verbunden wäre, rechtfertige die Erteilung einer Ausnahmegewilligung nicht.

Es bestehe kein Anlass, von den gesetzlichen Bestimmungen abzuweichen, die den Zeitpunkt der Inverkehrsetzung als massgebend bezeichnen. Im übrigen habe die Vorinstanz die Anwendung von Art. 86 Abs. 3 BAV zu Recht abgelehnt.

F. Mit Beschwerde vom 31. Oktober 1990 erhebt die Beschwerdeführerin gegen diesen Entscheid Verwaltungsbeschwerde beim Bundesrat. Sie beantragt, die Verfügung des EJPD sei aufzuheben und die ersuchte Ausnahmegewilligung zu erteilen ...

## II

1. Nach Art. 24 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 24 Abs. 3 des BG vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SVG, SR 741.01) entscheidet das EJPD Beschwerden gegen erstinstanzliche Verfügungen betreffend Beanstandungen von Bau und Ausrüstung eines Motorfahrzeugs endgültig.

Der Entscheid des EJPD vom 25. September 1990 ist somit nicht mehr beim Bundesrat anfechtbar, insofern das EJPD die Verfügung des Strassenverkehrsamtes des Kantons beurteilt und darüber entscheidet.

2. Nach Art. 100 Bst. 1 Ziff. 3 OG in Verbindung mit Art. 72 ff. VwVG fallen Beschwerden gegen Verfügungen, die den Bau und die Ausrüstung von Motorfahrzeugen beanstanden, in die Zuständigkeit des Bundesrates. Der Entscheid über die Erteilung einer Ausnahmegewilligung nach Art. 84 Abs. 1 BAV, der eine Befreiung von den Bestimmungen der BAV zur Folge hat, fällt demzufolge auch in die Zuständigkeit des Bundesrates. Der Entscheid des EJPD ist aber lediglich insofern anfechtbar, als er sich mit der Frage der Erteilung einer Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 84 Abs. 1 BAV befasst.

(Formelles)

3. Aufgrund von Art. 84 Abs. 1 BAV kann das EJPD in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen gestatten, wenn deren Zweck (Art. 8 Abs. 2 SVG) gewahrt bleibt. Die Erteilung einer Ausnahmegewilligung liegt im Ermessen des EJPD. Der Entscheid über die Erteilung der Ausnahmegewilligung beruht auf einer richtigen Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen (*Imboden Max / Rhinow René A.*, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Bd. I: Allgemeiner Teil, Basel/Stuttgart 1976, S. 226 ff.). Das EJPD ist bei der Ausübung seines Ermessens an die allgemeinen Verfassungsgrundsätze, namentlich das Willkürverbot, das Prinzip von Treu und Glauben, das Verhältnismässigkeitsprinzip und das Gebot der Rechtsgleichheit, gebunden (*Knapp Blaise*, Précis de droit administratif, 3. Aufl., Basel/Frankfurt am Main 1988, S. 246 N. 1391).

4. Im vorliegenden Fall geht es um die Abwägung zwischen den öffentlichen Interessen des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit nach Art. 8 Abs. 2 SVG und den privaten Interessen der Beschwerdeführerin an einer uneingeschränkten Ausübung ihrer geschäftlichen Tätigkeit. Nach Art. 8 Abs. 2 SVG dienen die Bestimmungen der BAV der Sicherheit im Verkehr sowie der Vermeidung von Lärm, Staub, Rauch, Geruch und andern schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs. Die Beschwerdeführerin macht dagegen als private Interessen geltend, es stelle für sie eine besondere Härte

dar, wenn die Ausnahmegewilligung nicht erteilt werde, da sie die Fahrzeuge wegen der mangelnden Vorführbarkeit nur zu einem erheblich geringeren Preis verkaufen könne.

5. Das EJPD stellt sich auf den Standpunkt, nach Art. 86 und 86a BAV sowie den Übergangsbestimmungen zu den verschiedenen Änderungen der BAV (Schlussbestimmungen der BAV) sei das massgebende Kriterium für die zeitliche Abgrenzung der Ausrüstungsvorschriften für Strassenfahrzeuge regelmässig das Datum der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeugs. Diese Vorschrift finde auch Anwendung auf Fahrzeuge, die im Ausland zum ersten Mal in Verkehr gesetzt werden. Ist dieses Datum nicht bekannt, steht aber fest, dass das Fahrzeug bereits im Verkehr stand, wird der früheste Zeitpunkt, an dem sich das Fahrzeug im Verkehr befand, als Ersatz des Datums der ersten Inverkehrsetzung anerkannt. Es obliegt nun dem Halter oder der Halterin, den Nachweis der ersten Verkehrszulassung zu erbringen. Es kommen dabei alle tauglichen Beweismittel (z. B. Urkunden, Zeugenaussagen, Auskünfte) in Frage, die nach dem Grundsatz der freien Beweismittelwürdigung zu gewichten sind.

Die Beschwerdeführerin räumt ein, dass die von ihr vorgelegten amerikanischen beziehungsweise der kanadische «Title» nur Auskunft geben über das Baujahr und nicht über das Datum der ersten Inverkehrsetzung. Sie macht aber geltend, dass es für den Halter oder die Halterin eines Fahrzeugs, das bereits mehrmals den/die Besitzer/in gewechselt hat, aufgrund der amerikanischen Regelung praktisch unmöglich ist, das Datum der ersten Inverkehrsetzung zu eruieren. Der damit verbundene Aufwand in finanzieller und zeitlicher Hinsicht stehe zum geforderten Ergebnis in keinem vernünftigen Verhältnis. Dies um so mehr, als auch wenn die Beschwerdeführerin alle möglichen Anstrengungen unternehmen würde, der geforderte Nachweis mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht erbracht werden könnte. Zudem könne beim aus Kanada stammenden Fahrzeug der Nachweis objektiv gar nicht erbracht werden. Es sei deshalb unhaltbar, einen solchen Nachweis zu verlangen. Die angefochtene Verfügung beruhe demzufolge auf sachfremden Motiven. Einzig angemessen wäre es, in einem solchen Fall auf das Produktionsjahr abzustellen. Das EJPD sei ermächtigt, gestützt auf Art. 84 Abs. 1 BAV diesbezüglich eine Ausnahmegewilligung zu erteilen.

Es ist unbestritten, dass zwischen den amerikanischen Vorschriften und den schweizerischen erhebliche Unterschiede bestehen. Die Zulassungsbedingungen der verschiedenen Staaten hinsichtlich der zeitlichen, aber auch technischen Anforderungen weichen stark voneinander ab. Es ist auch anzunehmen, dass es für die Beschwerdeführerin einen erheblichen Aufwand bedeuten würde und äusserst schwierig wenn nicht sogar unmöglich wäre, in den vorliegenden Fällen den verlangten Nachweis zu erbringen. Die Beschwerdeführerin hat sich aber wie jede/r andere Halter/in, der/die aus dem Ausland ein Fahrzeug importieren will, an die schweizerischen Bestimmungen zu halten. Können diese aufgrund des ausländischen Rechts oder der tatsächlichen Beweismöglichkeiten (Alter der Fahrzeuge oder Anzahl der Besitzerwechsel) nicht erfüllt werden, muss auf die Einfuhr oder die Immatrikulation eines bestimmten Fahrzeugs verzichtet werden. Die Tatsache allein, dass dies für die Beschwerdeführerin im konkreten Fall einen erheblichen Aufwand bedeuten würde, wenn nicht sogar unmöglich wäre, gibt der Beschwerdeführerin noch keinen Anspruch auf die Erteilung einer Ausnahmegewilligung. Auf jeden Fall kann nicht von

einem sachfremden Motiv oder von einem willkürlichen, gegen Treu und Glauben verstossenden Entscheid gesprochen werden, wenn aufgrund der schweizerischen Vorschriften am Nachweis der ersten Inverkehrsetzung auch bei ausländischen Fahrzeugen grundsätzlich festgehalten wird. Es stellt sich in diesem Fall lediglich die Frage, ob besondere Umstände vorliegen, die die Erteilung einer Ausnahmegewilligung rechtfertigen würden.

6. Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Behörden der Strassenverkehrsämter der Kantone hätten früher jahrelang das im «Title» angegebene Baujahr - wie bei den Veteranenfahrzeugen - anstelle der ersten Inverkehrsetzung akzeptiert. Erst vor rund zwei Jahren habe sich die Praxis unverhofft geändert. Die Beschwerdeführerin hätte somit keinen Grund gehabt, diese Frage vor der Einfuhr abzuklären.

Die Beschwerdeführerin verlangt im vorliegenden Verfahren die Erteilung einer Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 84 Abs. 1 BAV. Die Erteilung einer solchen Ausnahmegewilligung liegt ausschliesslich in der Kompetenz des EJPD. Auch wenn es eine rechtswidrige Praxis der kantonalen Behörden gegeben hätte - eine solche ist dem EJPD allerdings nicht bekannt -, ist das EJPD bei seinem Entscheid nicht durch die kantonale Praxis gebunden. Zudem hat das EJPD noch nie das Baujahr anstelle der ersten Inverkehrsetzung anerkannt oder entsprechende Ausnahmen gewährt. Die Beschwerdeführerin kann somit aus dem Grundsatz von Treu und Glauben nichts für sich ableiten. Aufgrund der Praxis des EJPD konnte jedenfalls keine Vertrauensgrundlage entstehen, auf die sich die Beschwerdeführerin nun berufen könnte (*Müller Georg* in: Kommentar BV, Bern 1987, Art. 4, Rz. 62 ff.). Im übrigen bildet die Beurteilung einer allfälligen Praxisänderung durch die kantonalen Behörden nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

7. Es bleibt abzuwägen, ob im vorliegenden Fall die privaten Interessen der Beschwerdeführerin die öffentlichen Interessen in dem Masse überwiegen, dass sich die Annahme eines besonderen Falls und die Erteilung einer Ausnahmegewilligung rechtfertigen würde.

Die Beschwerdeführerin legt dar, es müssten bedeutende technische Änderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden, wenn die Autos an die nach dem 1. Januar 1970 geltenden Bestimmungen angepasst werden müssten:

- Anpassung am Fahrgestell (Art. 12 ff. BAV)
- Einbau von neuen Bremsen und deren Einstellung (Art. 14 ff. BAV)
- Änderungen an Motor und Kraftübertragungselementen (Art. 18 ff. BAV)
- Modifikationen an der Auspuffanlage (Art. 21 BAV)
- Änderungen an der Beleuchtungsanlage (Art. 27 ff. BAV)
- verschiedene Modifikationen an der Einrichtung und der übrigen Ausrüstung dieser Wagen (Art. 31 ff. BAV).

Die Beschwerdeführerin führt dazu aus, die Anpassung an diese technischen Vorschriften erweise sich praktisch als unmöglich. Sie werde dadurch in erheblichem Masse in ihrer Geschäftstätigkeit eingeschränkt und erleide eine ausserordentliche Härte. Sie habe zwar drei der betreffenden Fahrzeuge verkaufen können, aber wegen der mangelnden Vorführbarkeit nur zu einem

erheblich geringeren Preis. Der Marktpreis von vorgeführten Wagen des gleichen Typs sei viel grösser. Damit würden die privaten Interessen klar die nur in einem geringen Mass betroffenen öffentlichen Interessen überwiegen.

Die Beschwerdeführerin geht fehl, wenn sie behauptet, die öffentlichen Interessen seien gering einzuschätzen. Bei den von der Beschwerdeführerin aufgeführten Änderungen handelt es sich nämlich um tiefgreifende Mängel, die auf die Verkehrssicherheit (z. B. Bremsen) und den Umweltschutz (z. B. Auspuffanlage) einen massgebenden Einfluss haben.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass es sich um Liebhaberautos handelt, die selten benutzt und besonders gepflegt werden. Einerseits bleibt nämlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit und die Belastung der Umwelt bei der jeweiligen - wenn auch nur seltenen - Benützung der Fahrzeuge bestehen. Andererseits bezieht sich die Pflege nicht auf die vorhandenen Mängel, die nach den Ausführungen der Beschwerdeführerin eben gerade nicht behoben werden können, sondern es handelt sich um eine «äussere» Pflege.

Die privaten Interessen der Beschwerdeführerin dagegen sind rein finanzieller Art. Wie sie selbst ausführt, hat sie schon drei der betroffenen Fahrzeuge verkauft. Die Geschäftstätigkeit an sich wird somit durch die Verweigerung der Ausnahmegewilligung nicht unbedingt eingeschränkt, sondern es wird in erster Linie der Erlös aus dem Verkauf vermindert. Im übrigen macht die Beschwerdeführerin keine konkreten Angaben über die von ihr erlittene Einbusse. Sie hat somit nicht dargetan, inwiefern ein Härtefall vorliegt. Es besteht demzufolge für den Bundesrat kein Anlass, einen Härtefall anzunehmen.

Der Bundesrat kommt deshalb zum Schluss, dass die privaten Interessen der Beschwerdeführerin nicht überwiegen und dass das EJPD die Erteilung der Ausnahmegewilligung zu Recht verweigert hat. Es hat dabei sein Ermessen pflichtgemäss ausgeübt und den Grundsatz der Verhältnismässigkeit nicht verletzt. Die Beschwerde ist deshalb abzuweisen.

**8. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (Art. 63 Abs. 1 VwVG).**

## **JAAC 56.11 - Entscheid des Bundesrates vom 17. April 1991**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	56
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 001 484

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.