



VERWALTUNGSGERICHT DES KANTONS ZUG

VERWALTUNGSRECHTLICHE KAMMER

Mitwirkende Richter: MLaw Patrick Trütsch, Vorsitz
Dr. iur. Matthias Suter und lic. iur. Judith Fischer
Gerichtsschreiber: lic. iur. Peter Kottmann

U R T E I L vom 29. April 2025
gemäss § 29 der Geschäftsordnung

in Sachen

A. _____
Beschwerdeführer

gegen

**Strassenverkehrsamt des Kantons Zug, Hinterbergstrasse 41, 6312 Steinhau-
sen**

Beschwerdegegner

betreffend

Strassenverkehrsrecht
(Löschung Status "Veteranenfahrzeug")

A. A. _____, Zug, stellte am 15. Januar 2024 sein Fahrzeug, einen Jaguar 3.8 L (Stamm-Nr. B. _____), 1. Inverkehrsetzung 1. August 1962, einer Nachprüfung beim Strassenverkehrsamt des Kantons Zug. Nebst den geforderten Prüfpunkten gemäss Art. 33 Abs. 1^{bis} der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge wurde auch der Status "Veteranenfahrzeug" überprüft. Gemäss Beurteilung des Prüfungsexperten entsprach das Fahrzeug in technischer Hinsicht nicht dem ursprünglichen Zustand, da das 4-Gang-Getriebe, welches gemäss Angaben von A. _____ 2001 vom Jaguar-Restaurateur C. _____ in D. _____ durch ein 5-Gang-Getriebe ersetzt worden war, nicht innerhalb der dafür massgebenden Epoche (1962–1977) umgebaut worden war. Damit war die Anforderung an den Status "Veteranenfahrzeug" nicht erfüllt, weshalb der im Fahrzeugausweis eingetragene Status "Veteranenfahrzeug" (Ziffereintrag 180) gestrichen wurde.

In der Folge kündigte A. _____ mit E-Mail vom 18. Januar 2024 dem Leiter des Strassenverkehrsamtes an, dass er ohne Gegenbericht des Strassenverkehrsamtes bis am 29. Januar 2024 Beschwerde beim zuständigen Regierungsrat des Kantons Zug erheben werde (STVA-act. 1). Mit Schreiben vom 25. Januar 2024 hielt das Strassenverkehrsamt an seinem Entscheid betreffend die Löschung des Eintrages "Veteranenstatus" fest und wies A. _____ darauf hin, dass er, falls er damit nicht einverstanden sei, eine beschwerdefähige Verfügung verlangen könne (STVA-act. 2). Am 5. Februar 2024 reichte A. _____ schliesslich beim Regierungsrat des Kantons Zug Beschwerde ein (BF-act. 2). Die Staatskanzlei informierte das Strassenverkehrsamt mit Schreiben vom 8. Februar 2024, dass A. _____ der Ausstellung einer formellen Verfügung zustimme, und leitete die Eingabe vom 5. Februar 2024 dem Strassenverkehrsamt weiter (STVA-act. 3). Daraufhin erliess das Strassenverkehrsamt am 19. Februar 2024 eine formelle Verfügung (STVA-act. 4, BF-act. 1).

B. Am 19. März 2024 gelangte A. _____ erneut an den Regierungsrat des Kantons Zug und beantragte unter Verweis auf seine Eingabe vom 5. Februar 2024 die Aufhebung der Verfügung des Strassenverkehrsamtes vom 19. Februar 2024 sowie die Wiedereintragung des Eintrages "Veteranenstatus" im Fahrzeugausweis (act. 1 i.V.m. BF-act. 2). Eventualiter seien Ziff. 6 und 7 der Verfügung vom 19. Februar 2024 ersatzlos aufzuheben (act. 1). Die Staatskanzlei leitete die Beschwerde zuständigkeitshalber dem Verwaltungsgericht weiter (act. 2 f.).

- C. Den vom Gericht verlangten Kostenvorschuss von Fr. 800.– leistete A. _____
(fortan: Beschwerdeführer) fristgerecht (act. 4 f.).
- D. Das Strassenverkehrsamt beantragte mit Vernehmlassung vom 19. April 2024 die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde (act. 7).
- E. Sowohl der Beschwerdeführer als auch das Strassenverkehrsamt hielten in ihren weiteren Stellungnahmen an ihren Anträgen fest (act. 9 und 11).

Das Verwaltungsgericht erwägt:

1. Gemäss § 61 Abs. 1 Ziff. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 162.1) ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Zug zulässig gegen Verwaltungsentscheide unterer kantonaler Verwaltungsbehörden, soweit sich ihre Entscheide auf Bundesrecht stützen und die Gesetzgebung keinen Weiterzug an den Regierungsrat oder das Bundesverwaltungsgericht vorsieht. Da sich der vorliegende Entscheid auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) und somit auf Bundesrecht stützt, kann die Verfügung des Strassenverkehrsamtes vom 19. Februar 2024 beim Verwaltungsgericht angefochten werden. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zug ist somit örtlich und sachlich zuständig. Gemäss § 65 Abs. 1 VRG muss die Beschwerdeschrift einen Antrag und eine Begründung enthalten. Sie ist ausserdem innerhalb 30 Tagen nach der Mitteilung des Entscheides beim Verwaltungsgericht einzureichen (§ 64 VRG). Die Beschwerde gegen die Verfügung vom 19. Februar 2024 wurde am 19. März 2024, mithin innert der 30-tägigen Frist, der Schweizerischen Post zuhanden des Rechtsdienstes des Regierungsrats übergeben. Wegen Unzuständigkeit des Regierungsrats leitete die Staatskanzlei des Kantons Zug in Nachachtung von § 7 Abs. 1 VRG die Beschwerdeschrift an das zuständige Verwaltungsgericht weiter. Damit ist die Frist gewahrt (§ 7 Abs. 2 VRG). Der Beschwerdeführer ist durch die Verfügung resp. den Entzug des Veteranenstatus direkt betroffen, hat ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung und ist folglich zur Beschwerde legitimiert (§ 62 Abs. 1 VRG). Die Beschwerde enthält sodann Anträge und eine Begründung. Auf sie ist daher einzutreten.

Die Beurteilung erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts (GO VG; BGS 162.11).

2.

2.1 Gemäss Art. 13 Abs. 1 SVG ist ein Fahrzeug amtlich zu prüfen, bevor die Erteilung des Ausweises erfolgt. Sodann schreibt der Bundesrat regelmässige Nachprüfungen für Fahrzeuge vor (Art. 13 Abs. 4 SVG). Für die periodische Prüfung (Nachprüfung) gelten für leichte und schwere Personenwagen folgende Prüfungsintervalle: erstmals fünf Jahre, jedoch spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre (Art. 33 Abs. 2 lit. c VTS). Verfügt ein Fahrzeug über einen Veteranenstatus gemäss der Weisung für Veteranenfahrzeuge des ASTRA (ASTRA-Weisung vom 3. November 2008; H222-0777), so kann in Abweichung von Art. 33 VTS ein Nachprüfungsintervall bis auf sechs Jahre ausgedehnt werden.

2.2 Aus vorgenannter ASTRA-Weisung gehen die Voraussetzungen hervor, welche ein Motorfahrzeug erfüllen muss, damit ein Veteranenstatus erteilt werden kann. Diese sind namentlich, wenn die erste Inverkehrsetzung vor mehr als 30 Jahren erfolgte, die Fahrzeuge nur für rein private Zwecke verwendet werden, sie nicht regelmässig in Betrieb stehen (jährlich ca. 2'000 – 3'000 km), sie den ursprünglichen Ausführungen entsprechen und sie optisch und technisch in einem einwandfreien Zustand sind, wobei Gebrauchsspuren, die auch bei sorgfältiger Pflege entstehen, akzeptiert werden. Ob die Voraussetzungen zur Erteilung weiterhin vorhanden sind, wird anlässlich von Nachprüfungen entschieden. Sind diese nicht mehr erfüllt, wird der Veteranenstatus entzogen (ASTRA-Weisung; STVA-act. 7 S. 3).

2.3 Bei der ASTRA-Weisung handelt es sich um eine Verwaltungsverordnung, welche das ASTRA gestützt auf Art. 220 Abs. 1 VTS, Art. 76a der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31) sowie Art. 24 der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221) erlassen hat. Verwaltungsverordnungen richten sich an die mit dem Vollzug einer bestimmten öffentlichen Aufgabe betrauten Organe, insbesondere also an die Verwaltungsbehörden. Sie statuieren keine neuen Rechte und Pflichten für Private, sondern bezwecken, Gewähr für eine einheitliche und rechtsgleiche Auslegung und Anwendung der Gesetze und Verordnungen durch die Verwaltung zu bieten. In Nachachtung dieses Zwecks berücksichtigen auch die Gerichte Verwaltungsverordnungen bei der Auslegung des Rechts, obschon Verwaltungsverordnungen für die Gerichte an sich nicht verbindlich

sind. Mit anderen Worten weichen die Gerichte nicht ohne triftigen Grund von Verwaltungsweisungen ab, wenn diese eine überzeugende Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben darstellen (BGE 146 I 105 E. 4.1 mit weiteren Hinweisen).

3. Strittig und zu prüfen ist vorliegend, ob der Veteranenstatus zu Recht deshalb abgesprochen wurde, weil das 5-Gang-Getriebe nicht aus der massgebenden Epoche stammt, und – falls ja – ob der Beschwerdeführer sich, wie von ihm geltend gemacht, auf die Besitzstandsgarantie berufen kann.

4.

4.1 Der Beschwerdeführer bringt zunächst vor, dass die Weisung des ASTRA mittlerweile von den Strassenverkehrsämtern selbst konkretisiert werde. Eine gesetzliche Grundlage bestehe jedoch weder für die ASTRA-Weisung noch für die zusätzlichen Konkretisierungen der Strassenverkehrsämter. Die letzte dieser Konkretisierungen sei im Jahr 2018 erlassen worden. Aus jener gehe hervor, dass eine Umrüstung von einem 4-Gang- auf ein 5-Gang-Getriebe nur dann möglich sei, wenn der Umbau nachweislich aus jener Epoche stamme. Der Beschwerdeführer führt bezüglich des Erhalts des Veteranenstatus im Zusammenhang mit dem Umbau des 4-Gang-Getriebes in ein 5-Gang-Getriebe aus, für ihn sei es nicht nachvollziehbar, weshalb Vergaser, Auspuffanlagen, Katalysatoren und Schaltung nicht original sein dürften, ein Getriebe jedoch original sein müsse. Die Beurteilungskriterien der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) würden so in völlig uneinheitlicher Art und Weise Umbauten einzelner Anlageteile zulassen und andere wiederum nicht. Eine solche uneinheitliche Handhabung wäre seines Erachtens nur dann nachvollziehbar, wenn solche Beschränkungen mit sicherheitstechnischen, umweltrechtlichen oder Authentizitätsüberlegungen begründet würden.

4.2 Die Beurteilungskriterien für den Eintrag "Veteranenfahrzeug" im Fahrzeugausweis (fortan: Beurteilungskriterien asa; WBK T1.05 aus dem Jahr 2018) wurden von der asa erlassen. Ziel dieses Dokuments ist es, einheitliche Beurteilungskriterien zu schaffen, da die ASTRA-Weisung aus dem Jahr 2008 speziell bei den Begriffen "optisch einwandfrei" und "ursprüngliche Ausführung" einen nicht einheitlichen Interpretationsspielraum zulässt. Die Beurteilungshilfe dient somit – gleich wie die ASTRA-Weisung – dazu, eine einheitliche Handhabung des Verwaltungsermessens sicherzustellen (STVA-act. 9 S. 2). Insofern stellt das Dokument bezüglich der Beurteilungskriterien asa ebenfalls eine Verwaltungsverordnung dar (vgl. zu Verwaltungsverordnungen Tschannen/Müller/Kern, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, Rz. 1116; E. 2.3 hiervor).

4.3

4.3.1 Bei der Prüfung des Veteranenstatus im vorliegenden Fall ging es um die Frage, ob das im Fahrzeug des Beschwerdeführers vorhandene 5-Gang-Getriebe der ursprünglichen Ausführung entspricht oder nicht (vgl. STVA-act. 7 S. 3, ASTRA-Weisung Ziff. 1d). Wie das Strassenverkehrsamt festhält, ist gemäss Ziff. 2.8 der Beurteilungskriterien asa die Umrüstung eines 4-Gang-Getriebes auf ein 5-Gang-Getriebe nur dann möglich, wenn der Umbau nachweislich aus der Epoche stammt (STVA-act. 7 S. 2 i.V.m. Beurteilungskriterien asa Ziff. 2.8), wobei die relevante Epoche vorliegend zwischen 1962 und 1977 liegt. Der Beschwerdeführer selbst führt aus, das Getrag-5-Gang-Getriebe sei nicht in den Jahren 1962–1977 eingebaut und vom ursprünglichen Hersteller Jaguar gar nie verwendet worden (weil es damals noch gar nicht existiert habe). Das Fahrzeug sei im Jahre 2001 vom bekannten Jaguar-Restaurator C. _____ in D. _____ restauriert worden. Weil sich die original von Jaguar eingebauten Moss-4-Gang-Getriebe in den Herstellungsjahren 1959–1969 als sehr verschleissanfällig erwiesen hätten, seien diese bei vielen restaurierten und reparierten Fahrzeugen durch andere Getriebe (Hewland, Borg-Warner, ZF, Getrag usw.) ersetzt worden. Der Beschwerdeführer bestätigt damit, dass das ursprüngliche 4-Gang-Getriebe nicht mehr vorhanden ist und ausserhalb der relevanten Epoche durch ein (5-Gang-)Getriebe ersetzt wurde. Zudem räumt der Beschwerdeführer ein, dass der Prüfungsexperte den Umbau weisungsgetreu als nicht aus der Epoche stammend qualifiziert hat (BF-act. 2 S. 4). Es ist vorliegend deshalb nicht weiter auf die gemäss den Beurteilungskriterien asa vorliegend relevante Epoche einzugehen, da die Parteien sich einig sind, dass der Umbau nicht aus dieser Epoche stammt, was grundsätzlich den Beurteilungskriterien asa widerspricht.

4.3.2 Bei Automobilen stellt das Getriebe ein ausschlaggebendes Identifikationsmerkmal eines Fahrzeugtyps dar, weil es – im Gegensatz zu Katalysatoren, Auspuffanlagen und Schaltarten – das Geräusch- und Fahrverhalten sowie die Leistung direkt beeinflusst und einen wesentlichen Teil eines Fahrzeugs ausmacht. Das Getriebe ist ein Zeichen für technische Raffinesse und Ingenieurskunst und widerspiegelt den Entwicklungsstand der Technik eines Fahrzeugmodells einer jeweiligen Ära. Zumindest zeigt es auf, welche Bedeutung der Autohersteller der Art des Getriebes beim betroffenen Modell zugemessen hat. Durch das Getriebe wird u.a. die Geschichte eines Fahrzeugs und seiner Epoche dokumentiert. Insbesondere bei älteren Fahrzeugen (Oldtimern) stellt das Getriebe somit ein wesentliches Merkmal eines Modells dar. Ein Veteranenfahrzeug ist ein technisches Kulturgut (vgl. ASTRA-Weisung S. 1), weshalb es nicht abwegig erscheint, dass ein Getriebe

einen entscheidenden Bestandteil einer Fahrzeugauthentizität darstellt und deshalb eines besonderen Schutzes bedarf, um als Zeitzeuge einer jeweiligen Epoche zu dienen. Katalysatoren und Auspuffanlagen sind im Unterschied zu einem Getriebe hingegen funktionale Elemente, welche keinen wesentlichen Einfluss auf die Originalität des Fahrzeugs haben. Auch die Schaltung stellt ein funktionales Element dar, welches keinen wesentlichen Einfluss auf die Fahrcharakteristik eines Autos hat, ob es sich dabei um eine Lenkrad- oder um eine Stockschtaltung handelt.

4.4 Nach dem Gesagten ist festzustellen, dass ein Getriebe als wesentliches Element der Identität eines Fahrzeugs einen höheren Schutzanspruch genießt als eher untergeordnete Elemente wie bspw. Katalysatoren. Es erscheint daher gerechtfertigt, dass die ASTRA-Weisung und die Beurteilungskriterien als die Umrüstung eines 4- auf ein 5-Gang-Getriebe im Gegensatz zu anderen Fahrzeugteilen als positives Anerkennungsmerkmal für den Veteranenstatus davon abhängig machen, dass die Umrüstung aus der Epoche stammt. Andernfalls würde das Kulturgut seine ursprüngliche Identität verlieren, und der Sinn und Zweck des Veteranenstatus könnte nicht mehr gewahrt werden. Dem Fahrzeug des Beschwerdeführers wurde daher der Veteranenstatus zu Recht deshalb abgesprochen, weil das 5-Gang-Getriebe nicht aus der Epoche stammt.

5.

5.1 Der Beschwerdeführer macht geltend, sein Fahrzeug sei bereits dreimal in anderen Kantonen geprüft worden (2x Kanton E._____, 1x Kanton F._____), und nie sei das 5-Gang-Getriebe beanstandet worden. Er vermute, dass es zum Zeitpunkt jener Prüfungen noch andere Konkretisierungen der ASTRA-Weisung gegeben habe, oder diese seien anders gehandhabt worden. Es könne jedenfalls nicht den vorher prüfenden Strassenverkehrsämtern E._____ und F._____ der Vorwurf gemacht werden, sie hätten unsorgfältig geprüft. Sie hätten den Eintrag "Veteranenfahrzeug" nach den damals gültigen Weisungen vorgenommen. Es widerspreche nun dem verfassungsmässigen Grundsatz der Besitzstandsgarantie, wenn aufgrund neuer Weisungen ein solcher Eintrag im Fahrzeugausweis anders beurteilt werde. Dieser Eintrag im Fahrzeugausweis sei vergleichbar mit einer Baubewilligung. Eine Baubewilligung erwachse in Rechtskraft und habe anschliessend Bestand, auch wenn das Haus den damaligen Bauvorschriften nicht entsprochen habe oder heutigen Bauvorschriften widerspreche.

5.2 Vorauszuschicken ist, dass nur schon aus der ASTRA-Weisung hervorgeht, dass ein einmal erteilter Veteranenstatus nicht vergleichbar mit einer Baubewilligung ist. In

Ziff. 2 der ASTRA-Weisung wird nämlich ausdrücklich festgehalten, dass der Veteranenstatus entzogen wird, wenn die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Das ist – wie der Beschwerdeführer selbst ausführt – bei einer Baubewilligung (bzw. genau genommen bezüglich der gestützt darauf erstellten Bauten) nicht der Fall, weil Letztere tatsächlich von der Bestandesgarantie als Teilgehalt der Eigentumsgarantie (Art. 26 Abs. 1 BV) sowie z.B. auch durch § 72 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 721.11) geschützt sind.

5.3 Wenn sich der Beschwerdeführer bezüglich des Veteranenstatus auf die Besitzstandsgarantie beruft, ist Folgendes zu erwägen: Soweit ersichtlich, kommt die Besitzstandsgarantie ausschliesslich bei Änderungen der Rechtsordnung zum Tragen. Anwendung findet sie anlässlich von Gesetzesrevisionen bzw. der Einführung neuer Vorschriften (formelle Gesetze und Rechtsverordnungen) sowie bei Anpassungen von Nutzungsplänen (vgl. Art. 21 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG]; SR 700). Eine Rechtsänderung kann allerdings nicht nur bezogen auf die Rechtsordnung, sondern auch hinsichtlich der Verwaltungs- und Rechtsprechungspraxis vorliegen. Bei der Änderung des gesetzten Rechts wird neues resp. geändertes Recht eingeführt (Rechtsänderung i.e.S.). Demgegenüber stellt eine Praxisänderung die Folge einer Neuinterpretation des geltenden Rechts dar (Rechtsänderung i.w.S.). Trotz dieser unterschiedlichen Konstellationen bestehen bei der Einführung neuer rechtlicher Rahmenbedingungen Parallelen zwischen den beiden Rechtsänderungsformen. Die Überlegungen zur Besitzstandsgarantie – insbesondere die vertrauensrechtlichen Aspekte (Art. 9 BV) – können daher bei Anpassungen der Verwaltungs- oder Rechtsprechungspraxis nicht unberücksichtigt bleiben. Vorausgesetzt ist, dass eine Praxisänderung überhaupt zulässig ist (Konrad Zimmermann, Die Besitzstandsgarantie im öffentlichen Recht, 2023, Rz. 10). Das zentrale Motiv der Besitzstandsgarantie bildet der Schutz vermögenswerter Interessen. Untrennbar damit verbunden ist das Vertrauen des Einzelnen, dass seine vermögenswerten Interessen – unbesehen allfälliger Rechtsänderungen – gewahrt bleiben (Zimmermann, a.a.O., Rz. 13), wobei Zimmermann gleichzeitig darauf hinweist, dass hinsichtlich der inneren Begründung der Besitzstandsgarantie ohnehin bevorzugt auf das Kriterium der vermögenswerten Belastung abzustellen sei. Voraussetzung für die Anwendung der Besitzstandsgarantie ist zudem, dass diese vermögenswerten Belastungen erheblich sowie unvermeidbar sind. Die Besitzstandsgarantie kommt im Verwaltungsrecht grundsätzlich nur im Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, im Sozialversicherungsrecht sowie im Personalrecht zum Tragen. Voraussetzung für die Anwendung der Besitzstandsgarantie im Sozialversicherungsrecht ist, dass das geänderte Recht (in den Übergangsbestimmungen)

eine entsprechende Regelung enthält (BGE 118 V 1 E. 4a; 115 V 347 E. 1d; 114 V 150 E. 2c; 108 V 206 E. 2a).

Für Zimmermann (a.a.O., Rz. 84) erweist sich der Vertrauensschutz nach Art. 9 BV als geeignetster verfassungsrechtlicher Ansatzpunkt, um einzelnen Rechtspositionen losgelöst von einem bestimmten grundrechtlichen Schutzbereich einen Bestand über die allgemein geltende Rechtsordnung hinaus zu verschaffen. Zimmermann macht aber bereits an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass die Beständigkeit altrechtlicher Positionen sich vertrauensrechtlich nur ausnahmsweise durchsetzen lässt, nämlich wenn staatlicherseits eine entsprechende Zusicherung gegeben ist; diesfalls liegen qualifizierte Vertrauenspositionen vor.

5.4 Aus diesen Darlegungen ergibt sich, dass die Besitzstandsgarantie grundlegend von der Gesetzgebung abhängt. Im vorliegend zu beurteilenden Fall hat es jedoch keine Gesetzesänderung gegeben. Für das Gericht ist auch nicht erkennbar, dass sich die Verwaltungspraxis bei der Beurteilung von Veteranenfahrzeugen geändert hätte. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Strassenverkehrsämter der Kantone E. _____ und F. _____ anlässlich der bei ihnen erfolgten Vorführungen des Jaguars bezüglich des Getriebes bei der Frage, ob das Fahrzeug der ursprünglichen Ausführung entspricht, etwas grosszügiger waren, als es andere Schweizer Strassenverkehrsämter gewesen wären. Vermutlich diese uneinheitliche Praxis führte dann im Juli 2018 zum Erlass der Beurteilungs-Kriterien für den Eintrag "Veteranenfahrzeug" im Fahrzeugausweis durch die asa (siehe dazu auch die Einleitung in den Beurteilungskriterien asa, S. 2). Entscheidend für die Feststellung, dass vorliegend die Anwendung der Besitzstandsgarantie nicht in Frage kommen kann, ist jedoch insbesondere der Umstand, dass mit dem Verlust des Veteranenstatus dem Beschwerdeführer keine vermögenswerte Belastung, jedenfalls keine erhebliche, entsteht. Der Beschwerdeführer kann sein Fahrzeug weiterhin nutzen, sogar ohne Kilometerbeschränkungen. Er verliert einzig das Privileg der Ausdehnung der Nachprüfungsintervalle sowie die Möglichkeit, Wechselschilder für mehr als zwei Veteranenfahrzeuge zu erhalten.

5.5 Es fragt sich jedoch, ob sich der Beschwerdeführer anstelle der Besitzstandsgarantie allenfalls auf den Vertrauensschutz berufen kann. Der in Art. 9 BV verankerte Grundsatz von Treu und Glauben statuiert ein Verbot widersprüchlichen Verhaltens und verleiht einer Person Anspruch auf Schutz des berechtigten Vertrauens in behördliche Zusicherungen oder sonstiges, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behör-

den (BGE 131 II 627 E. 6.1; BGer 2C_199/2017 vom 12. Juni 2018 E. 3.4). Voraussetzung für eine Berufung auf Vertrauensschutz ist indes, dass die betroffene Person sich berechtigterweise auf die Vertrauensgrundlage verlassen durfte und gestützt darauf nachteilige Dispositionen getroffen hat, die sie nicht mehr rückgängig machen kann; die Berufung auf Treu und Glauben scheidet sodann, wenn ihr überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen.

5.6 Die Anwendung des Vertrauensgrundsatzes scheidet vorliegend zum einen daran, dass den involvierten Strassenverkehrsämtern kein widersprüchliches Verhalten vorgeworfen werden kann. Den kantonalen Strassenverkehrsämtern steht bei der Beurteilung von Fahrzeugen, die mehr als 30 Jahre alt sind, ein gewisses Ermessen zu. Wenn die Strassenverkehrsämter der Kantone E. _____ und F. _____ zu früheren Zeiten bezüglich des Fahrzeugs des Beschwerdeführers eine andere Beurteilung vorgenommen haben als das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug im Jahr 2024, liegt das innerhalb des ihnen zustehenden Ermessens und kann nicht als widersprüchliches Verhalten qualifiziert werden, umso mehr als sich das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug nicht an die Beurteilung durch Strassenverkehrsämter anderer Kantone zu halten hat. Die Strassenverkehrsämter der Kantone E. _____ und F. _____ haben zudem auch keine ausdrücklichen Zusicherungen abgegeben. Zum anderen ist aber insbesondere nicht erkennbar, dass der Beschwerdeführer aufgrund der früher erfolgten Nachprüfungen seines Fahrzeugs in anderen Kantonen für ihn nachteilige Dispositionen getroffen hätte, welche nicht mehr rückgängig gemacht werden könnten. Er macht denn auch keine solchen geltend. Wie bereits ausgeführt, kann der Beschwerdeführer sein Fahrzeug weiterhin nutzen. Er verliert einzig die hiervor in E. 5.4 erwähnten Privilegien, was aber nicht auf eine eigene Disposition zurückzuführen ist. Der Beschwerdeführer kann sich somit auch nicht auf Vertrauensschutz berufen.

6. Der Beschwerdeführer beantragt eventualiter, Ziff. 6 und 7 der Verfügung vom 19. Februar 2024 seien ersatzlos aufzuheben. Ziffer 6 hält fest, dass sich das Strassenverkehrsamt vorbehält, für die Beurteilung des Veteranenfahrzeuges eine FIVA ID-CARD zu verlangen, und Ziff. 7 bestimmt, dass die Verfahrenskosten Fr. 250.– betragen und dem Strassenverkehrsamt des Kantons Zug einzuzahlen sind.

6.1 Bezüglich Ziff. 6 hält der Beschwerdeführer fest, das Strassenverkehrsamt führe weder aus, was eine FIVA ID-CARD sei, noch gestützt auf welche Rechtsgrundlage eine solche verlangt werden könne. Eine FIVA ID-CARD ist ein im Namen der FIVA (Fédération

Internationale des Véhicules Anciens) standardisiertes Dokument, in welchem die Identität, die technischen Spezifikationen und die zum Zeitpunkt der Ausstellung bekannte Fahrzeuggeschichte inkl. allfällige Modifikationen zusammengefasst sind (vgl. Webseite Swiss Historic Vehicle Federation; <https://www.shvf.ch/de/karte>, zuletzt aufgerufen am 31. März 2025). Gemäss der ASTRA-Weisung kann das Strassenverkehrsamt zur Beurteilung, ob ein Fahrzeug der ursprünglichen Ausführung entspricht, als zusätzliche Unterlage eine FIVA ID-CARD verlangen (ASTRA-Weisung Ziff. 1), was es vorliegend jedoch nicht getan hat. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Ziff. 6 der Verfügung vom 19. Februar 2024 zu beanstanden wäre, umso mehr als daraus für den Beschwerdeführer keine Nachteile entstehen.

6.2 Aus dem Schreiben der Staatskanzlei vom 8. Februar 2024 geht hervor, dass der Beschwerdeführer damit einverstanden war, dass das Strassenverkehrsamt eine formelle Verfügung erlässt (STVA-act. 3). Dass diese formelle Verfügung kostenpflichtig ist, war dem Beschwerdeführer zudem bereits mit Schreiben des Strassenverkehrsamts vom 25. Januar 2024 mitgeteilt worden (STVA-act. 2). Die Rechtsgrundlage für diese Gebühr musste in der Verfügung nicht ausdrücklich erwähnt werden, befindet sich aber selbstverständlich in der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (BGS 751.221) sowie im Kantonsratsbeschluss über die Gebühren in Verwaltungs- und Zivilsachen (Verwaltungsgebührentarif; BGS 641.1). Die Ziff. 7 der Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 19. Februar 2024 ist daher nicht aufzuheben, umso mehr als die festgelegte Gebühr nicht unverhältnismässig erscheint.

7. Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist.

8. Der vor dem Verwaltungsgericht vollständig unterliegende Beschwerdeführer hat die Verfahrenskosten zu tragen (§ 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG). Gemäss § 1 Abs. 2 der Verordnung über die Kosten im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht (BGS 162.12) werden die Kosten nach dem Zeit- und Arbeitsaufwand des Gerichtes, der Wichtigkeit und Schwierigkeit der Sache sowie nach dem Streitwert oder den sonstigen Interessen der Parteien an der Beurteilung der Angelegenheit festgesetzt (vgl. dazu die vom Verwaltungsgericht publizierten Richtlinien für die Festlegung der Gerichtskosten vom 25. Oktober 2017). In Nachachtung dieser Richtlinien werden die Gerichtskosten auf Fr. 800.– festgesetzt, welche mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet werden.

Dem unterliegenden Beschwerdeführer steht keine Parteientschädigung zu (§ 28 Abs. 2 VRG).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Dem Beschwerdeführer wird eine Spruchgebühr von Fr. 800.– auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet.
3. Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.
4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden.
5. Mitteilung an den Beschwerdeführer, an das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug und im Dispositiv zum Vollzug von dessen Ziff. 2 an die Finanzverwaltung des Kantons Zug.

Zug, 29. April 2025

Im Namen der
VERWALTUNGSRECHTLICHEN KAMMER
Der Vorsitzende

Der Gerichtsschreiber

versandt am