



Urteil vom 22. Januar 2019

Besetzung

Richter Michael Beusch (Vorsitz),
Richter Raphaël Gani, Richter Jürg Steiger,
Gerichtsschreiberin Monique Schnell Luchsinger.

Parteien

A. _____,
vertreten durch Dr. Christian Hochstrasser, Rechtsanwalt,
Beschwerdeführerin,

gegen

Oberzolldirektion (OZD),
Abteilung Recht und politische Geschäfte, Sektion Recht,
Monbijoustrasse 40, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Realakt (Verweigerung der Einfahrt in die Schweiz).

Sachverhalt:**A.**

Die A. _____ (nachfolgend Transportunternehmung), mit Sitz in Deutschland, war von der B. _____ (nachfolgend Auftraggeberin), ebenfalls mit Sitz in Deutschland, beauftragt worden, eine Ladung Reifen von Otzberg/Deutschland, nach Biel/Schweiz zu bringen. Im Rahmen dieses Auftrags fuhr am 15. August 2017 eine Fahrzeugkombination der Transportunternehmung bestehend aus einem Zugfahrzeug (deutsches Kennzeichen [...]; nachfolgend Zugfahrzeug) und einem sog. Starrdeichsel- bzw. Zentralachsanhänger (deutsches Kennzeichen [...]; nachfolgend Anhänger) zum Grenzübergang Basel/Weil am Rhein, wo die Ladung hätte verzollt werden sollen.

B.

Die deutsche Zulassungsbescheinigung des Zugfahrzeugs enthielt unter anderem folgende Angaben:

Feld	Eintrag	Legende
F1	8800	Technisch zulässige Gesamtmasse
F2	7490	Gesamtmasse im Mitgliedstaat
13	1000	Stützlast
O.1	11235	Anhängelast gebremst
22	[... ZUL.-ZUG-GE S.GEW. 18725 kg ...]	Bemerkungen

Die deutsche Zulassungsbescheinigung des Anhängers enthielt unter anderem folgende Angaben:

Feld	Eintrag	Legende
F1	10000	Technisch zulässige Gesamtmasse
F2	10000	Gesamtmasse im Mitgliedstaat
13	1000	Stützlast
O.1	-	Anhängelast gebremst
22	[...]	Bemerkungen

C.

Das Zollinspektorat Basel/Weil am Rhein unterzog den gesamten Lastenzug einer Wägung auf einer Doppelwaage. Das Zugfahrzeug wurde auf der vorderen Waageplatte gewogen, der Anhänger auf der hinteren Waageplatte. Auf dem Wiegeschein Nr. 53809 vom 15. August 2017 sind unter anderem folgende Werte vermerkt:

Motorwagen	B	9100 kg
Anhänger	B	6980 kg
Total	B	16080 kg

Gleichzeitig stellte die Zollstelle eine defekte Bremsscheibe fest.

Nachdem der Chauffeur eine Umverteilung der zweiten Ladung vorgenommen hatte, erfolgte eine zweite Wiegung. Nach der Sachdarstellung der Zollstelle war das Zugfahrzeug weiterhin um 590 kg bzw. 7.87% überladen. In der Folge verweigerten die Zollmitarbeiter die Einfahrt in die Schweiz.

D.

Nach diverser Korrespondenz ersuchte der Rechtsvertreter der Transportunternehmung mit Eingabe vom 4. Oktober 2017 um Erlass einer Verfügung über den Realakt vom 15. August 2017. Hierbei beantragte er vorab, eine Feststellung darüber zu erlassen, dass die Einfahrt zu Unrecht verweigert worden sei. Zudem sei der Transportunternehmung inskünftig die

Einfahrt mit den fraglichen Fahrzeugen zu gewähren, wobei das Zugfahrzeug im Solobetrieb ein Maximalgewicht von 7'490 kg einzuhalten habe, während beim Anhängerbetrieb für das Zugfahrzeug ein Maximalgewicht von 8'800 kg gelte. Das maximale Gewicht für den Anhänger betrage 10'000 kg und für den gesamten Lastenzug (Zugfahrzeug und Anhänger) 16'490 kg. Ferner sei bei der Prüfung des zulässigen Gewichts des Zugfahrzeugs bei Anhängerbetrieb die auf das Zugfahrzeug übertragene Stützlast des Anhängers nicht zu berücksichtigen; unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Gesuchsgegnerin.

Der Rechtsvertreter schliesst sodann aus den Ausführungen des Zollinspektorats (vgl. dessen E-Mail vom 17. August 2017 an die Transportunternehmung), dass bei der zweiten Wiegung folgende Gewichte erreicht worden seien:

Zugfahrzeug	im Solobetrieb	7'300 kg
Zugfahrzeug	Separat jedoch mit angehängtem Anhänger	8'300 kg.
Gesamtzug		16'100 kg

Die zulässigen Achs- und Stützlasten wurden nicht überschritten.

E.

Nach umfangreichen Abklärungen erliess die eidgenössische Zollverwaltung, Oberzolldirektion, Abteilung Stab, Sektion Recht am 16. Februar 2018 eine Verfügung nach Art. 25a des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG, SR 172.021), in welcher sie die Rechtsbegehren der Transportunternehmung vollumfänglich abwies (vgl. Dispositiv Ziff. 1). Sie stellte des Weiteren fest und hielt fest, dass die EZV am 15. August 2017 die Einfahrt der verfahrensgegenständlichen Fahrzeugkombination aufgrund von Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht (Gewichtsüberschreitung, mangelhafte Bremsscheibe) zu Recht verweigert habe (vgl. Dispositiv 2. a.). Zudem stellte sie fest und hielt fest, dass die Einfahrt der fraglichen Fahrzeugkombination inskünftig nur unter Einhaltung sämtlicher massgebender Gewichte rechtmässig erfolgen könne, wobei beim Zugfahrzeug das Gewicht im Feld F.2 der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil I sowohl im Solo- wie auch im Anhängerbetrieb massgebend sei (vgl. Dispositiv Ziff. 2. b.). Schliesslich stellte sie fest und hielt fest,

dass bei der Berechnung des Betriebsgewichts neben dem jeweils tatsächlichen Gewicht des Fahrzeugs, dem Gewicht der Fahrzeuginsassen und der Ladung beim Zugfahrzeug zwingend auch die vom Anhänger auf das Zugfahrzeug übertragene Stützlast eines angekuppelten Anhängers zu berücksichtigen sei (vgl. Dispositiv Ziff. 2. c.). Ferner wurden Verfahrenskosten erhoben. Eine Parteientschädigung wurde nicht zugesprochen.

Zur Begründung führte die OZD im Wesentlichen aus, dass das Feld F.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I des Zugfahrzeugs die „technisch zulässige Gesamtmasse“ angebe. Dabei handle es sich um das vom Hersteller maximal zulässige Gewicht (sog. Garantiegewicht), mit welchem das Fahrzeug von der Zulassungsbehörde zum Verkehr zugelassen werden dürfe. Das im Feld F.1 angegebene Gewicht sei daher in erster Linie für die Zulassungsbehörde massgebend. Der Fahrzeugführer müsse sich demgegenüber an das Gesamtgewicht gemäss Feld F.2 halten. Das Feld F.2 gebe die „Gesamtmasse im Mitgliedstaat“ an. Dabei handle es sich um das maximale Gewicht des Fahrzeugs, mit welchem die Zulassungsbehörde ein Fahrzeug im konkreten Fall zugelassen habe und mit welchem dieses Fahrzeug demnach auf der Strasse verkehren dürfe.

F.

Gegen diese Verfügung liess die Transportunternehmung (nachfolgend auch Beschwerdeführerin) mit Eingabe vom 9. März 2018 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erheben. Sie beantragt, die Verfügung vom 16. Februar 2018 sei aufzuheben. Im Übrigen wiederholt sie weitestgehend ihre bisherigen Feststellungsanträge. Ergänzend beantragt sie den Beizug der Akten der Vorinstanz sowie die Auferlegung der Kosten- und Entschädigung an die Vorinstanz. Des Weiteren beantragt sie die Edition der Originale aller Belege, die sich im Besitze der Vorinstanz befinden. Schliesslich beantragt sie die Einholung einer Rechtsauskunft beim Bundesamt für Güterverkehr in Köln.

Die Beschwerdeführerin führt im Wesentlichen aus, dass ihr Zugfahrzeug am 15. August 2017 nicht überladen gewesen sei. Das Gewicht des Gesamtzuges habe ca. 16'100 kg. betragen. Bei der Wiegung des Zugfahrzeuges mit angehängtem Anhänger sei eine Stützlast von mehr als 800 kg übergegangen, wodurch ein Gewicht von ca. 8'300 kg erreicht worden sei. Im abgehängten Zustand habe das Gewicht des Zugfahrzeuges jedoch lediglich 7'490 kg. betragen, das Gewicht des Anhängers habe ein zulässiges Gewicht von 7'800 kg erreicht. Demzufolge sei das zulässige Gesamt-

gewicht für das Zugfahrzeug gemäss Feld F.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I eingehalten worden. Dieses sei massgeblich für Fahrten im Anhängerbetrieb, während F.2 für Solofahrten einschlägig sei. Sinngemäss führt sie weiter aus, dass bei einer Fahrzeugkombination mit Zentralachsanhänger die Stützlast das zulässige Gesamtzugsgewicht reduziere, welches vorliegend höchstens 16'490 kg betragen dürfe. Die Argumentation der Vorinstanz, wonach das Zugfahrzeug das zugelassene Betriebsgewicht unter zusätzlicher Berücksichtigung des Gewichts des angehängten Anhängers nicht überschreiten dürfe, ergebe sich weder aus Gesetz noch Verordnung. Die Einfahrt sei widerrechtlich verweigert worden. Sinngemäss macht die Beschwerdeführerin ergänzend geltend, dass diese Betrachtungsweise auch für künftige Einfahrten Geltung habe. Die Beschwerdeführerin bezweifelt sodann die Kompetenz und die Objektivität des Mitarbeiters des Polizeipräsidiums Koblenz, der zur einschlägigen Rechtslage in Deutschland eine informelle Auskunft erteilt hat.

G.

Die Vorinstanz beantragt am 28. Mai 2018 vernehmlassungsweise, die Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Beschwerdeführerin abzuweisen. In prozessualer Hinsicht beantragt sie, beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen Amtsbericht einzuholen zu diversen Fragen über die massgeblichen zulässigen Gewichte und darüber, wo diese Angaben in der deutschen Zulassungsbescheinigung zu finden sind. Ferner sei der Entscheid wegen seiner Tragweite auch dem ASTRA zu eröffnen, damit dieses bzw. das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) diesen allenfalls selber beim Bundesgericht anfechten könnte.

Auf diese und die weiteren Vorbringen der Parteien ist nachfolgend insoweit einzugehen, als sie für den vorliegenden Entscheid wesentlich sind.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 VwVG, sofern eine Vorinstanz im Sinne von Art. 33 VGG entschieden hat und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist.

Die angefochtene Verfügung der OZD vom 16. Februar 2018 stützt sich auf Art. 25a VwVG. Sie beurteilt einen am 15. August 2017 erfolgten Realakt, der darin bestand, dass die EZV der Beschwerdeführerin für ihre verfahrensgegenständliche Fahrzeugkombination die Einfahrt in die Schweiz verweigerte. In dieser Form liegt eine spezielle Erscheinungsform einer Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG vor. Die angefochtene Verfügung ist somit ein zulässiges Anfechtungsobjekt und stammt von einer Behörde im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG; eine Ausnahme im oben erwähnten Sinn liegt nicht vor. Das Bundesverwaltungsgericht ist demzufolge für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes vorsieht (Art. 37 VGG).

1.2 Anfechtungsobjekt ist die Verfügung, welche Rahmen und Begrenzung des Streitgegenstandes bildet. Dieser darf sich im Laufe des Beschwerdeverfahrens nur verengen, kann aber nicht erweitert oder qualitativ verändert werden (BGE 136 II 165 E. 5; Urteil des BGer 2A.121/2004 vom 16. März 2005 E. 2.1). Was Streitgegenstand ist, bestimmt sich nach dem angefochtenen Entscheid und den Parteibegehren (BGE 136 II 457 E. 4.2, 133 II 35 E. 2; Urteil des BVGer A-5863/2017 vom 7. November 2018 E. 1.4.1).

1.3

1.3.1 Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c). Die Voraussetzungen müssen kumulativ gegeben sein und im Zeitpunkt des Urteils vorliegen (vgl. ANDRÉ MOSER et al., Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, N. 2.60).

Art. 48 Abs. 1 Bst. c VwVG setzt voraus, dass die Beschwerdeführerin ein aktuelles und praktisches schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung hat. Dieses kann rechtlicher oder auch bloss tatsächlicher Natur sein. Auf das sog. aktuelle praktische Rechtsschutzinteresse wird verzichtet, wenn sich die aufgeworfenen Fragen unter gleichen oder ähnlichen Umständen jederzeit wieder stellen könnten, eine rechtzeitige Überprüfung im Einzelfall kaum je möglich wäre und die Beantwortung wegen der grundsätzlichen Bedeutung im öffentli-

chen Interesse liegt (Urteil des BVGer A-4263/2017 vom 27. August 2018 E. 1.2.3.1 mit weiteren Hinweisen).

1.3.2 Die Beschwerdeführerin nahm am vorinstanzlichen Verfahren teil (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG). Als Adressatin der Verfügung ist sie von ihr berührt (Art. 48 Abs. 1 Bst. b VwVG). Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung von Bundesrecht, die daraus resultiere, dass ihr die Einfahrt in die Schweiz widerrechtlich verweigert worden sei. Sinngemäss macht sie geltend, dass die Bestimmungen der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) und der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) falsch angewendet worden seien. Allerdings rügt die Beschwerdeführerin eine fehlerhafte Rechtsanwendung lediglich in Bezug auf die vorgeworfene Überladung. Hinsichtlich der ebenfalls festgestellten defekten Bremsscheibe fehlt eine entsprechende Rüge. Zu Recht, denn insofern erweist sich die am 15. August 2017 erfolgte Verweigerung der Einreise und Rückweisung zur Reparatur als sachlich und rechtlich ohne Weiteres begründet (vgl. Art. 29 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG, SR 741.01]; Art. 4 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. d sowie Art. 24 der Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs [Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV, SR 741.013]; Art. 4 Abs. 3 Bst. a i.V.m. Art. 29 Abs. 1 SKV; Ziff. 3.6 und 3.6.1 sowie Ziff. 3.7 der Weisung vom 22. Mai 2008 des ASTRA). Da demzufolge die Einfahrt insgesamt zu Recht verweigert worden ist, bleibt zu prüfen, ob die Beschwerdeführerin dennoch über ein ausreichendes Rechtsschutzinteresse hinsichtlich der Beurteilung der Frage nach der Überladung verfügt.

1.3.3 Die Beschwerdeführerin führt aus, dass sie aufgrund der am 15. August 2017 verweigerten Einfahrt von der Auftraggeberin keine Folgeaufträge mehr erhalten habe und von dieser für die entstandenen Mehrkosten haftbar gemacht worden sei. Angesichts der Verweigerung der Einfahrt aufgrund der ebenfalls defekten Bremsscheibe kommt der vorstehend aufgeführten Argumentation der Beschwerdeführerin im vorliegend zu beurteilenden Fall lediglich eine untergeordnete Bedeutung zu. Die Vorinstanz hat indessen in der angefochtenen Verfügung auch festgehalten, dass bei künftigen Einfahrten mit der gleichen Fahrzeugkombination sämtliche massgebenden Gewichte einzuhalten seien, wobei beim Zugfahrzeug das massgebende Gewicht im Feld F.2 der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil I sowohl für den Solo- wie auch für den Anhängerbetrieb einzuhalten sei. Des Weiteren sei bei der Berechnung des Betriebsgewichts neben dem jeweils tatsächlichen Gewicht des

Fahrzeugs, dem Gewicht der Fahrzeuginsassen oder der Ladung beim Zugfahrzeug zwingend auch die vom Anhänger auf das Zugfahrzeug übertragene Stützlast eines angekuppelten Anhängers zu berücksichtigen. Die Vorinstanz hat damit auch über die Modalitäten zur Berechnung der maximalen Beladung für künftige Einfahrten verfügt. Diesbezüglich hat die Beschwerdeführerin ein schutzwürdiges Interesse an der Überprüfung der angefochtenen Verfügung. Die Beschwerdeführerin ist daher vor Bundesverwaltungsgericht zur Beschwerde legitimiert.

1.4 Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 50 und Art. 52 VwVG) ist folglich einzutreten.

2.

2.1 Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen, einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechterheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens (Art. 49 Bst. a und b VwVG). Zudem prüft es die Verfügung auf Angemessenheit hin (Art. 49 Bst. c VwVG). Es wendet das Recht von Amtes wegen an und ist an die Begründung der Parteien nicht gebunden (Art. 62 Abs. 4 VwVG).

2.2 Das Bundesverwaltungsgericht würdigt weitere Beweise frei, ohne Bindung an förmliche Beweisregeln sowie umfassend und pflichtgemäss (Grundsatz der freien Beweiswürdigung; vgl. Art. 19 VwVG i.V.m. Art. 40 des Bundesgesetzes vom 4. Dezember 1957 über den Bundeszivilprozess [BZP, SR 273]; BGE 137 II 266 E. 3.2 und BVGE 2012/33 E. 6.2.1).

3.

3.1 Vorab stellt sich die Frage, ob die Vorinstanz Art. 25a VwVG korrekt angewendet hat.

3.2 Nach Art. 25a Abs. 1 VwVG kann derjenige, der ein schutzwürdiges Interesse hat, von der Behörde, die für Handlungen zuständig ist, welche sich auf öffentliches Recht des Bundes stützen und Rechte oder Pflichten berühren, verlangen, dass sie widerrechtliche Handlungen unterlässt, einstellt oder widerruft, die Folgen widerrechtlicher Handlungen beseitigt und die Widerrechtlichkeit von Handlungen feststellt.

Die Verfügung kann auf Nichteintreten, Gutheissung oder Abweisung der gestellten Begehren lauten (ISABELLE HÄNER, in Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar Verwaltungsverfahrensgesetz, 2. Aufl. 2016, Art. 25a N. 51).

3.3 Gemäss Art. 25 Abs. 1 VwVG kann die in der Sache zuständige Behörde über den Bestand, den Nichtbestand oder den Umfang öffentlich-rechtlicher Rechte und Pflichten auf Begehren oder von Amtes wegen eine Feststellungsverfügung treffen. Einem derartigen Begehren ist nach Art. 25 Abs. 2 VwVG zu entsprechen, wenn die gesuchstellende Person ein entsprechendes schutzwürdiges Interesse nachweist. Laut bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist der Anspruch auf Erlass einer Feststellungsverfügung subsidiär gegenüber einer Leistungs- oder Gestaltungsverfügung. Eine Feststellungsverfügung ist nur zu treffen, wenn das Interesse daran nicht durch eine rechtsgestaltende Verfügung gewahrt werden kann (BGE 137 II 199 E. 6.5; Urteil des BGer 2C_726/2009 vom 20. Januar 2010 E. 1.3; Urteile des BVGer B-1100/2018 vom 13. Juli 2018 E. 4.3.1, A-4007/2016 vom 18. Mai 2018 E. 1.5).

Der Unterschied zwischen Art. 25 und 25a VwVG besteht darin, dass es bei Ersterem um die Feststellung von Rechten und Pflichten geht, während es bei Letzterem um die Widerrechtlichkeit einer Tathandlung geht (BEATRICE WEBER-DÜRLER/PANDORA KUNZ-NOTTER, in Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler [Hrsg.], VwVG, Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, Kommentar, 2. Aufl. 2018, Art. 25a N. 46; PIERRE MOOR/ETIENNE POLTIER, Droit administratif, Band II, 3. Aufl., S. 46).

3.4 Eine bloss rechtliche Subsumtion stellt, selbst wenn sie (unüblicherweise) im Dispositiv erwähnt ist, ein Begründungselement dar. Sie regelt selbst keine öffentlich-rechtlichen Rechten und Pflichten und ist nicht als Feststellungsverfügung zu qualifizieren (in BGE 141 II 233 nicht publizierte Erwägung des Urteils des BGer 2C_1176/2013 vom 17. April 2015 E. 1.2.2 mit weiteren Hinweisen).

3.5 Ferner haben auch vorgängige behördliche Auskünfte keinen Verfügungscharakter und können deshalb nicht durch Rechtsmittel angefochten werden. Sie können jedoch nach den allgemein anerkannten Grundsätzen von Treu und Glauben und des Vertrauensschutzes Rechtsfolgen gegenüber den Behörden auslösen (vgl. zum Fall eines Steuerrulings BGE 141 I 161 E. 3.1). Wurde diesbezüglich zu Unrecht eine Verfügung erlassen, so ist diese aufzuheben (vgl. zum Fall eines Steuerrulings als Feststellungsverfügung BGE 126 II 514 E. 3e).

3.6 Die vorliegend strittige Verweigerung der Einfahrt in die Schweiz stellt unstreitig einen Realakt dar (zum Begriff des Realaktes vgl. BGE 144 II 233 E. 4.1), der von einer Behörde des Bundes vorgenommen wurde. Dieser

Realakt berührte zweifelsohne Rechte und Pflichten der Beschwerdeführerin (vgl. BGE 144 II 233 E. 7.3.1). Diese hat auch ohne Weiteres ein schutzwürdiges Interesse an einer Verfügung über diesen Realakt (vgl. BGE 144 II 233. E. 7.2). Das Erfordernis der Subsidiarität ist mit Bezug auf die Handlung vom 15. August 2017 ebenfalls erfüllt. Das Begehren der Beschwerdeführerin vom 4. Oktober 2017 um Feststellung der Widerrechtlichkeit der behördlichen Verweigerung stellt ein zulässiges Begehren dar (vgl. Art. 25a Abs. 1 Bst. c VwVG). Insoweit waren die Voraussetzungen für den Erlass der angefochtenen Verfügung ohne Weiteres gegeben. Die Vorinstanz hat die Frage der Widerrechtlichkeit auch materiell geprüft, jedoch verneint. Darauf ist später zurückzukommen. Soweit jedoch die Vorinstanz daneben ausdrücklich festgestellt hat, dass die Verweigerung der Einfahrt vom 15. August 2017 rechtmässig gewesen sei, handelt es sich um ein Begründungselement, welches dem Dispositiv der Verfügung nicht zugänglich ist. Insoweit ist Ziff. 2 a) des Dispositivs der Verfügung vom 16. Februar 2018 aufzuheben (E. 3.4).

Die Beschwerdeführerin ersuchte sodann mit Eingabe vom 4. Oktober 2017 um Feststellung der zulässigen Gewichtszulassung und darum, dass die auf das Zugfahrzeug übertragene Stützlast bei der Prüfung des zulässigen Gewichts des Zugfahrzeugs bei Anhängerbetrieb nicht zu berücksichtigen sei. Es kann offen bleiben, ob es sich bei diesen Begehren um zulässige Feststellungsbegehren im Sinne von Art. 25a Abs. 1 Bst. c VwVG gehandelt hat. Zumindest soweit diese Begehren indirekt darauf abzielen, die künftige Verweigerung der Einfahrt unter den gleichen Konditionen zu verweigern, handelt es sich um grundsätzlich zulässige Begehren um künftige Unterlassung einer unrechtmässigen Handlung (vgl. Art. 25a Abs. 1 Bst. a VwVG).

Die Vorinstanz hat indessen auch diese Begehren nicht nur abgewiesen, sondern zusätzlich verfügungsweise festgestellt, dass für künftige Einfahrten mit der gleichen Fahrzeugkombination beim Zugfahrzeug das Gewicht im Feld F.2 der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil I sowohl im Solo- wie auch im Anhängerbetrieb massgebend sei. Ebenso hat sie ausdrücklich festgestellt, dass bei der Berechnung des Betriebsgewichtes neben dem jeweils tatsächlichen Gewicht des Fahrzeugs, dem Gewicht der Fahrzeuginsassen und der Ladung zwingend beim Zufahrzeug auch die vom Anhänger auf das Zugfahrzeug übertragene Stützlast eines angekuppelten Anhängers zu berücksichtigen sei.

Sie hat damit etwas anderes festgestellt als dies vom Wortlaut nach Art. 25a Abs. 1 Bst. a bzw. c VwVG geboten gewesen wäre. Es liegt insoweit auch keine Feststellung im Sinne von Art. 25 VwVG vor, denn es wurden mit dieser Feststellung keine konkreten Rechtswirkungen erzeugt. Vielmehr gibt die Vorinstanz damit ihre Rechtsauffassung zum Ausdruck. Die Vorinstanz hat insoweit zu Unrecht in Form einer Verfügung befunden (E. 3.5). Infolgedessen ist die Beschwerde vom 9. März 2018 mit dieser Begründung teilweise gutzuheissen, und Ziff. 2 b.) sowie Ziff. 2 c.) der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 sind ebenfalls aufzuheben.

Zu prüfen bleibt somit einzig, ob die Vorinstanz das Begehren um Feststellung der Widerrechtlichkeit bzw. die Unterlassung der Verweigerung einer künftigen Einfahrt wegen Überladung des Zugfahrzeugs zu Recht abgewiesen hat. Darauf ist nachfolgend einzugehen.

4.

4.1 Fahrzeuge dürfen nur in betriebs sicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren (Art. 29 SVG).

Art. 30 Abs. 2 SVG hält des Weiteren den Grundsatz fest, wonach Fahrzeuge nicht überladen werden dürfen. Zum Ziehen von Anhängern dürfen sodann nur Motorfahrzeuge verwendet werden, deren Zugkraft und Bremsen ausreichen und deren Anhängervorrichtung betriebs sicher ist (Art. 30 Abs. 3 SVG). Wer mit einem überladenen Fahrzeug fährt, verletzt zugleich auch die Bestimmung von Art. 29 SVG über die Betriebs sicherheit (vgl. PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, Art. 30 N. 10).

4.2 Art. 9 Abs. 1 SVG enthält die höchstzulässigen Gewichte für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf schweizerischen Strassen gefahren werden dürfen (40 bzw. 44 Tonnen-Limite). Gemäss Art. 9 Abs. 1^{bis} SVG erlässt der Bundesrat Vorschriften über Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und Anhänger, wobei er den Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Umwelt Rechnung trägt und internationale Regelungen berücksichtigt. Von dieser Kompetenz hat der Bundesrat unter anderem im Rahmen der VRV sowie der VTS Gebrauch gemacht.

4.3 Die im schweizerischen Strassenverkehr massgebenden Gewichte sind weitgehend in Art. 7 und 8 VTS definiert:

- *Garantiegewicht* (technisch zulässiges Höchstgewicht) ist das vom Hersteller oder von der Herstellerin höchstens zugelassene Gewicht. Das

Garantiegewicht entspricht der „Gesamtmasse“ der EU-Terminologie (vgl. Art. 7 Abs. 3 VTS),

- *Gesamtgewicht* ist das für die Zulassung massgebende Gewicht (Art. 9 Abs. 3^{bis} SVG). Es ist das höchste Gewicht, mit dem das Fahrzeug verkehren darf (Art. 7 Abs. 4 VTS),
- *Gesamtzugsgewicht* (Gewicht der Fahrzeugkombination) ist das Gesamtgewicht einer Kombination, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger (vgl. Art. 7 Abs. 6 VTS),
- *Leergewicht* ist das Gewicht des einsatzbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel und Treibstoff (mind. 90% der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge) einschliesslich Zusatzausrüstung (bspw. Ersatzrad, Anhängerkupplung, Werkzeug), des Sonderzubehörs sowie des Führers oder der Führerin mit einem angenommenen Gewicht von 75 kg (vgl. Art. 7 Abs. 1 VTS),
- *Nutzlast* ist (unter Vorbehalt von Art. 7 Abs. 7 VTS), die Differenz zwischen Gesamtgewicht und Leergewicht (vgl. Art. 7 Abs. 5 VTS),
- *Betriebsgewicht* ist das jeweilige tatsächliche Gewicht des Fahrzeugs und beinhaltet namentlich auch das Gewicht der Fahrzeuginsassen, der Ladung und bei Zugfahrten die Stütz- bzw. Sattellast eines angekuppelten Anhängers (vgl. Art. 7 Abs. 2 VTS),
- *Stützlast (Deichsellast)* ist die Last, die über die Zugvorrichtung (Anhängerdeichsel) auf die Verbindungseinrichtung (Anhängerkupplung) übertragen wird (Art. 8 Abs. 1 VTS),
- *Achslast* ist das von den Rädern einer Einzelachse oder einer Achsgruppe auf die Fahrbahn übertragene Gewicht (Art. 8 Abs. 4 VTS),
- *Anhängelast* ist das Betriebsgewicht von Anhängern, die an einem Zugfahrzeug mitgeführt werden; die zulässige Anhängelast bzw. das Gesamtzugsgewicht ist im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs vermerkt (Art. 8 Abs. 3 VTS),
- *Adhäsionsgewicht* ist das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination (Art. 8 Abs. 5 VTS).

4.4 Art. 67 Abs. 1 VRV enthält das im schweizerischen Strassenverkehr maximal zulässige Betriebsgewicht für die jeweiligen Fahrzeugkategorien und Fahrzeugkombinationen (z.B. 18 t bei zweiachsigen Motorfahrzeugen; Art. 67 Abs. 1 Bst. e VRV). Bei Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnik kann das maximale Betriebsgewicht gemäss Art. 67 Abs. 2 VRV überschritten werden. Die maximal zulässige Achslast ist in Art. 67 Abs. 2 VRV festgehalten. Eine Ausnahmeregelung hierzu findet sich in Art. 67 Abs. 8 VRV.

Die in der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Strassenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr festgelegten Abmessungen und Gewichte sind als technische Parameter massgebend, auch wenn sie von den schweizerischen Vorschriften abweichen (Ziff. 1.2.3 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger; TAFV 1, SR 741.412).

Die in Art. 67 VRV festgehaltenen maximalen Betriebsgewichte für die vorliegend relevanten Fahrzeugkombinationen entsprechen den internationalen Höchstgewichten, sodass darauf nicht weiter einzugehen ist.

Ergänzend ist festzuhalten, gemäss Art. 7 dieser Richtlinie einschlägige einzelstaatliche Bestimmungen für die Begrenzung des Gewichts auf bestimmten Strassen oder Ingenieurbauten – unabhängig vom Land der Zulassung oder der Inbetriebnahme derartiger Fahrzeuge – der Richtlinie nicht entgegenstehen.

4.5 Auf Gesuch des Fahrzeughalters kann das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges oder eines Anhängers verändert werden, jedoch höchstens einmal jährlich oder anlässlich eines Halterwechsels. Die Gewichtsgarantien des Fahrzeugherstellers dürfen nicht überschritten werden (Art. 9 Abs. 3^{bis} SVG).

Eine Herabsetzung des Gesamtgewichtes (ohne technische Änderungen, das heisst, bei unverändertem Garantiegewicht) steht regelmässig im Zusammenhang mit weiteren Verkehrsvorschriften wie z.B. landesinternen Beschränkungen des Gesamtgewichts für eine Fahrzeugkategorie. Sie kann aber auch aus Gründen erfolgen, die beim Halter liegen, z.B. abgabenrechtliche Überlegungen (Bemessung der Schwerverkehrsabgabe [LSVA]), fehlende Führerscheinkategorie etc.). Eine solche Herabsetzung

erfolgt in der Regel rein administrativ, das heisst, ohne technische Fahrzeugprüfung (vgl. Merkblatt des ASTRA vom 25. Februar 2003). Für diesen Fall sieht Art. 67 Abs. 3 VRV alsdann vor, dass allfällige im Fahrzeugausweis eingetragene Werte, die tiefer sind als die in den Abs. 1, 2, 6 und 7 eingetragenen Höchstwerte, nicht überschritten werden dürfen.

4.6 Ausländische Verkehrsteilnehmer haben selbstredend im Verkehr innerhalb der Schweiz die hiesigen Verkehrsvorschriften zu beachten (vgl. Art. 1 Abs. 1 und 2 sowie Art. 2 SVG). Neben den einzelnen Verkehrsregeln zählen dazu auch die Vorschriften über die höchstzulässigen Betriebsgewichte inkl. Ausnahmen gemäss Art. 67 VRV.

4.7 Motorfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern in Verkehr gebracht werden (Art. 10 Abs. 1 SVG). Der Fahrzeugausweis darf nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug den Vorschriften entspricht, verkehrssicher ist und wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht (Art. 11 Abs. 1 SVG). Er enthält die zulässigen Höchstgewichte und Masse der Fahrzeuge (vgl. Art. 80 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, Verkehrszulassungsverordnung, VZV, SR 741.51).

4.8 Ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger dürfen in der Schweiz verkehren, wenn sie im Zulassungsstaat verkehrsberechtigt sind und die weiteren Voraussetzungen erfüllt sind, insbesondere mit einem gültigen nationalen Fahrzeugausweis und Kontrollschild versehen sind (Art. 114 Abs. 1 Bst. a und b VZV).

4.9 Dem schweizerischen Fahrzeugausweis entspricht in Deutschland die Zulassungsbescheinigung. Diese besteht aus zwei Teilen. Teil I enthält alle Daten zur Fahrzeugbeschreibung (Fahrzeugschein). Teil II enthält wichtige Einzeldaten (Fahrzeugbrief; vgl. Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge).

Nach der Legende zu den Feldern in der Fahrzeugbescheinigung, die im Übrigen den Vorgaben der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge entspricht (vgl. auch § 11 und 12 der deutsche Verordnung vom 3. Februar 2011 über die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr, [Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV]), betreffen die nachfolgend aufgelisteten Felder folgende Angaben:

Feldbezeichnung	Beschrieb
F1	Technisch zulässige Gesamtmasse
F2	Gesamtmasse im Mitgliedstaat
13	Stützlast in kg
O,1	Anhängelast gebremst
22	Bemerkungen

5.

5.1 Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 zu Recht das Feststellungsbegehren der Beschwerdeführerin abgewiesen hat.

In diesem Zusammenhang stellt sich im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht einzig noch die Frage, ob das Zugfahrzeug überladen gewesen ist oder nicht. Strittig sind zwei Aspekte, auf die nachfolgend einzugehen ist.

5.2 Unbestritten und auch aktenkundig belegt ist, dass das Zugfahrzeug bei der ersten Wiegung ein Betriebsgewicht von 9'100 kg auf die Waage gebracht hat. Bei diesem Gewicht handelt es sich nicht um eine rechnerische Grösse, sondern um das effektiv auf der Waage abgelesene Gewicht. Dieses Gewicht entspricht damit dem Betriebsgewicht (E. 4.3). Die Beschwerdeführerin anerkennt, dass die 9'100 kg sowohl die technisch zulässige Gesamtmasse gemäss der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil I des Zugfahrzeugs (F1) wie auch die zulässige Gesamtmasse im Mitgliedstaat (F2) überschritten hat und damit eine Überladung des Zugfahrzeugs gegeben war. Infolgedessen hat die EZV zu Recht eine Umladung verlangt.

Bei der zweiten Wiegung geht die EZV von einem Betriebsgewicht von 8'080 kg aus. Die Beschwerdeführerin behauptet demgegenüber ein Betriebsgewicht von 8'300 kg, welches eine Stützlast von rund 800 kg einschliesse. Im abgehängten Zustand habe das Gewicht des Zugfahrzeugs jedoch lediglich 7'490 kg betragen, während der Anhänger ein Gewicht von 7'800 kg erreicht habe. Die Ausführungen der Beschwerdeführerin vermö-

gen schon deshalb nicht zu überzeugen, weil selbst allfällige tiefere Ergebnisse einer separaten Wägung der einzelnen Fahrzeuge im vorliegenden Fall nicht massgeblich wären, da eine Fahrt im Anhängerbetrieb vorgenommen wurde bzw. weitergeführt werden sollte und damit ohne Weiteres auf die Resultate der Wägung im angekuppelten Zustand abgestellt werden durfte. Zugunsten der Beschwerdeführerin ist diesfalls von einem gewogenen Betriebsgewicht des Zugfahrzeugs von 8'080 kg (im Anhängerbetrieb) auszugehen (E. 2.2).

Hinsichtlich der Frage, ob die Einfahrt am 15. August 2017 einmal oder zweimal verweigert worden ist, gilt es festzuhalten, dass vorliegend offenbleiben kann, ob auf die jeweilige Wiegung abzustellen ist, oder ob eine Gesamtbetrachtung zu erfolgen hat. Die Parteien sind sich einig, dass das Ergebnis der ersten Wiegung für das Zugfahrzeug eine Überladung ergibt. Somit bleibt einzig zu prüfen, ob das Zugfahrzeug bei einem gewogenen Betriebsgewicht von 8'080 kg überladen war.

5.3 Die Beschwerdeführerin macht geltend, das in F.1 der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil I des Zugfahrzeugs aufgeführte Gewicht sei eingehalten gewesen. Dieses sei vorliegend einzig massgeblich.

Mit dieser Argumentation liegt die Beschwerdeführerin jedoch bereits angesichts des klaren Wortlauts von Art. 67 Abs. 3 VRV falsch, welcher hier einzig massgeblich ist. Im Übrigen kennt das deutsche Verkehrsrecht eine gleichartige Betrachtungsweise (vgl. PETER HENTSCHEL/PETER KÖNIG/PETER DAUER, Beck'sche Kurzkommentare, Band 5, Strassenverkehrsrecht, 44. Aufl., München 2017, § 34 der deutschen Strassenverkehrszulassungsverordnung vom 26. April 2012 [StVZO] N. 5). Zudem unterscheidet bereits die Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 klar zwischen den Feldern F.1 (technisch zulässige Gesamtmasse, ausgenommen Krafträder) und F.2 (im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs; vgl. auch § 11 und 12 der deutschen FZV).

Soweit die Beschwerdeführerin ausführt, dass die vom Anhänger auf das Zugfahrzeug übergehende Stützlast zu Unrecht mitberücksichtigt worden sei, verkennt sie, dass die Stützlast stets dem Zugfahrzeug zugerechnet wird. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von Art. 7 Abs. 2 VTS. Eine entsprechende Regelung kennt im Übrigen auch das deutsche Recht (vgl. § 34 Abs. 3, 6 und 7 der deutschen StVZO). Die Stützlast ist damit im Betriebsgewicht enthalten. Dieses darf das zulässige Gesamtgewicht des

Zugfahrzeugs nicht überschreiten. Infolgedessen darf das gewogene Betriebsgewicht des Zugfahrzeugs das im Fahrzeugausweis ausgewiesene zulässige Gesamtgewicht für das Zugfahrzeug nicht überschreiten. Faktisch reduziert die zulässige Stützlast damit das mögliche Gewicht der im Zugfahrzeug zu transportierenden Ware (Nutzlast/Zuladung). In diesem Sinne ist die Stützlast im hier zu beurteilenden Kontext ohne Belang. Wurde das Zugfahrzeug „abgelastet“ bzw. ist das zulässige Gesamtgewicht tiefer als das Garantiegewicht, so gilt der im Fahrzeugausweis ausgewiesene tiefere Wert, welcher im vorliegenden Fall dem im Feld F.2 ausgewiesenen Wert entspricht. Daraus ergibt sich auch, dass das im Feld F.2 ausgewiesene Gewicht sowohl im Solo- wie auch im Anhängerbetrieb massgeblich ist. Allfällige Ausnahmen wären allenfalls in Feld 22 (Bemerkungen) enthalten. Solche sind vorliegend jedoch nicht ersichtlich.

Folgte man der – hier nicht massgeblichen – Betrachtungsweise der Beschwerdeführerin, wonach F.1 für den Anhängerbetrieb massgeblich wäre und F.2 für den Solobetrieb, wobei das Höchstgewicht im Solobetrieb (F.2) um die zulässige Stützlast zu erhöhen sei, würde sich ein zulässiges Gesamtgewicht von 8'490 kg ergeben (Feld F.2: 7'490 kg zuzüglich; Feld 13: 1'000 kg). Dem steht jedoch der im Feld F.1 ausgewiesene Wert von 8'800 kg entgegen. Die Argumentation der Beschwerdeführerin erweist sich unter diesem Gesichtspunkt gar als widersprüchlich.

Auf die Einholung eines Amtsberichts des ASTRAs – wie von der Vorinstanz beantragt – kann unter diesen Umständen verzichtet werden, wobei offen bleiben kann, ob ein solcher Amtsbericht im vorliegenden Fall überhaupt zielführend wäre. Im Übrigen hat sich das ASTRA mit Schreiben vom 24. November 2017 zur vorliegenden Thematik bereits ausführlich vernehmen lassen.

Ebenso kann – entgegen dem Antrag der Beschwerdeführerin – auch auf die Einholung einer Rechtsauskunft bei der ausländischen Behörde verzichtet werden. Es braucht damit auch nicht geprüft zu werden, unter welchem Titel eine solche extraterritoriale Handlung möglich wäre.

Auch auf eine Edition der Originale kann sodann ohne Weiteres verzichtet werden.

5.4 Gesamthaft ergibt sich, dass die Beschwerde mit geänderter Begründung teilweise gutzuheissen ist und Ziff. 2 – 4 des Dispositivs der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 aufzuheben sind. Im Übrigen ist die Beschwerde jedoch abzuweisen.

6.

6.1 Ausgangsgemäss rechtfertigt es sich, die Verfahrenskosten, die auf Fr. 1'500.- festzusetzen sind, der Beschwerdeführerin zu Fr. 1'200.- aufzuerlegen (Art. 63 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE; SR 173.320.2]). Der einbezahlte Kostenvorschuss von Fr. 1'512.60 ist im Umfang von Fr. 1'200.- zur Bezahlung der Verfahrenskosten zu verwenden. Der Restbetrag von Fr. 312.60 ist der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Entscheids zurückzuerstatten. Der auf die Vorinstanz entfallende Anteil der Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 300.- ist auf die Staatskasse zu nehmen (Art. 63 Abs. 2 VwVG).

6.2 Der Beschwerdeführerin ist zulasten der Schweizerischen Eidgenossenschaft bzw. der Vorinstanz eine reduzierte Parteientschädigung von Fr. 500.- zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG bzw. Art. 7 Abs. 2 VGKE). Die Vorinstanz hat in Anwendung von Art. 7 Abs. 3 VGKE keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung.

6.3 Aufgrund des Ausgangs des Verfahrens wird die Vorinstanz über die Kosten- und Entschädigungsfolgen der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 neu zu verfügen haben.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen. Ziff. 2 – 4 der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 werden aufgehoben. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2.

Die Verfahrenskosten für das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht in der Höhe von Fr. 1'500.- werden im Umfang von Fr. 1'200.- der Beschwerdeführerin auferlegt. Der von der Beschwerdeführerin geleistete

Kostenvorschuss von Fr. 1'512.60 wird im Umfang von Fr. 1'200.- zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet. Der Restbetrag von Fr. 312.60 wird nach Eintritt der Rechtskraft zurückerstattet. Im Umfang von Fr. 300.- werden die Verfahrenskosten auf die Staatskasse genommen.

3.

Die Eidgenossenschaft (Oberzolldirektion) wird verpflichtet, der Beschwerdeführerin eine reduzierte Parteientschädigung von Fr. 500.- zu bezahlen.

4.

Die Sache wird zur Neuverlegung der Kosten und Entschädigung des vorinstanzlichen Verfahrens an die Vorinstanz zurückgewiesen.

5.

Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. [...]; Gerichtsurkunde)
- das Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern (Gerichtsurkunde)

Der vorsitzende Richter:

Die Gerichtsschreiberin:

Michael Beusch

Monique Schnell Luchsinger

(Die Rechtsmittelbelehrung befindet sich auf der nächsten Seite).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Rechtschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: