

2019 I/1

Auszug aus dem Urteil der Abteilung I
i.S. A. gegen Oberzolldirektion
A-1472/2018 vom 22. Januar 2019

Zoll. Grenzübertritt mit Handelswaren. Betriebssicherheit. Verweigerung der Einfahrt in die Schweiz. Realakt.

Art. 25, Art. 25a VwVG. Art. 9, Art. 29, Art. 30 SVG. Art. 67 VRV.

1. Der Unterschied zwischen Art. 25 VwVG (Feststellungsverfahren) und Art. 25a VwVG (Verfügung über Realakte) besteht darin, dass es bei Ersterem um die Feststellung von Rechten und Pflichten geht, während Letzterer die Widerrechtlichkeit einer Tathandlung betrifft (E. 3.3).
2. Eine rechtliche Subsumtion stellt ein Begründungselement dar, selbst wenn sie (unüblicherweise) im Dispositiv erwähnt ist. Sie regelt keine öffentlich-rechtlichen Rechte und Pflichten und ist nicht als Feststellungsverfügung zu qualifizieren (E. 3.4).
3. Behördliche Auskünfte haben keinen Verfügungscharakter und können deshalb nicht durch ein Rechtsmittel angefochten werden. Wurde diesbezüglich zu Unrecht eine Verfügung erlassen, so ist diese aufzuheben (E. 3.5).
4. Wer mit einem überladenen Fahrzeug fährt, verletzt die Bestimmung über die Betriebssicherheit (E. 4.1).
5. Auf Gesuch des Fahrzeughalters kann das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeugs oder eines Anhängers verändert werden. Eine Herabsetzung des Gesamtgewichts (ohne technische Änderungen) erfolgt in der Regel rein administrativ, das heisst ohne technische Fahrzeugprüfung. Diesfalls sind die im Fahrzeugausweis eingetragenen tieferen Werte massgeblich (E. 4.5).

Douane. Passage de la frontière avec des marchandises commerciales. Garanties de sécurité. Entrée en Suisse refusée. Acte matériel.

Art. 25, art. 25a PA. Art. 9, art. 29, art. 30 LCR. Art. 67 OCR.

1. La différence entre l'art. 25 PA (procédure en constatation) et l'art. 25a PA (décision relative à des actes matériels) tient au fait

que le premier porte sur la constatation de droits et d'obligations alors que le second concerne l'illicéité d'un acte (consid. 3.3).

2. Une subsumption juridique constitue un élément de la motivation, même lorsqu'elle est mentionnée (de manière inhabituelle) dans le dispositif. Elle ne règle aucun droit ni aucune obligation de droit public et ne saurait être qualifiée de décision de constatation (consid. 3.4).
3. Les renseignements donnés par une autorité ne constituent pas une décision et ne peuvent dès lors être contestés par un moyen de droit. Si, à tort, une décision a été rendue dans ce contexte, elle devra être annulée (consid. 3.5).
4. Toute personne qui conduit un véhicule surchargé viole la disposition relative aux garanties de sécurité (consid. 4.1).
5. Le poids total autorisé d'un véhicule automobile ou d'une remorque peut être modifié à la demande de son détenteur. Une diminution du poids total (sans modification technique) s'effectue en règle générale de manière purement administrative, c'est-à-dire sans contrôle technique du véhicule. Dans cette hypothèse, les valeurs inférieures inscrites dans le permis de circulation sont déterminantes (consid. 4.5).

Dogana. Passaggio della frontiera con merci commerciali. Garanzie di sicurezza. Rifiuto dell'entrata in Svizzera. Atto materiale.

Art. 25, art. 25a PA. Art. 9, art. 29, art. 30 LCStr. Art. 67 ONC.

1. La differenza tra l'art. 25 PA (procedura d'accertamento) e l'art. 25a PA (decisione circa atti materiali) consiste nel fatto che il primo riguarda l'accertamento di diritti e obblighi, mentre il secondo concerne l'illiceità di un atto (consid. 3.3).
2. Una sussunzione giuridica costituisce un elemento della motivazione, anche se è (inusualmente) menzionata nel dispositivo. Essa non disciplina alcun diritto e obbligo di diritto pubblico e non va qualificata quale decisione di accertamento (consid. 3.4).
3. Le informazioni fornite da un'autorità non costituiscono una decisione e non possono quindi essere impugnate tramite un rimedio giuridico. Se al riguardo è stata emessa a torto una decisione, essa va annullata (consid. 3.5).

4. **Chiunque guida un veicolo sovraccarico viola la disposizione sulle garanzie di sicurezza (consid. 4.1).**
5. **Su domanda del detentore del veicolo, il peso totale massimo ammesso di un veicolo a motore o di un rimorchio può essere modificato. Una riduzione del peso totale (senza modifiche tecniche) avviene di norma solo in via amministrativa, ossia senza un controllo tecnico del veicolo. In questo caso sono determinanti i valori inferiori iscritti nella licenza di circolazione (consid. 4.5).**

Die A. (nachfolgend: Transportunternehmung), mit Sitz in Deutschland, war beauftragt worden, eine Ladung Reifen in die Schweiz zu bringen. Im Rahmen dieses Auftrags fuhr am 15. August 2017 eine Fahrzeugkombination der Transportunternehmung, bestehend aus einem Zugfahrzeug und einem sogenannten Starrdeichsel- beziehungsweise Zentralachsanhänger, beide mit einem deutschen Kennzeichen, zum Grenzübergang Basel/Weil am Rhein, wo die Ladung hätte verzollt werden sollen.

Das Zollinspektorat Basel/Weil am Rhein unterzog den gesamten Lastenzug einer Wägung auf einer Doppelwaage. Die Wägung ergab, dass das Zugfahrzeug überladen war. Gleichzeitig stellte die Zollstelle eine defekte Bremsscheibe fest.

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

Mit Eingabe vom 4. Oktober 2017 ersuchte der Rechtsvertreter der Transportunternehmung 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.

Nach umfangreichen Abklärungen erliess die Oberzolldirektion der eidgenössischen Zollverwaltung (OZD) am 16. Februar 2018 eine Verfügung nach Art. 25a VwVG, in welcher sie unter anderem feststellte, dass die Zollstelle am 15. August 2017 die Einfahrt der verfahrensgegenständlichen Fahrzeugkombination aufgrund von Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht (Gewichtsüberschreitung, mangelhafte Brems-scheibe) zu Recht verweigert habe. Zudem stellte sie unter anderem fest, dass die Einfahrt der fraglichen Fahrzeugkombination inskünftig nur unter Einhaltung sämtlicher massgebender Gewichte rechtmässig erfolgen könne.

Zur Begründung führte die OZD (nachfolgend: Vorinstanz) im Wesentlichen aus, dass das Feld F.1 der deutschen 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.

Gegen diese Verfügung liess die Transportunternehmung (nachfolgend: Beschwerdeführerin) mit Eingabe vom 9. März 2018 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erheben. Sie beantragt in der Hauptsache, die Verfügung vom 16. Februar 2018 sei aufzuheben.

Die Vorinstanz beantragt am 28. Mai 2018 vernehmlassungsweise, die Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Beschwerdeführerin abzuweisen.

Das Bundesverwaltungsgericht heisst die Beschwerde aus formellen Gründen teilweise gut. In der Sache weist es die Beschwerde ab.

Aus den Erwägungen:

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: Praxiskommentar VwVG, 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; 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 Art. 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 (WEBER-DÜRLER/KUNZ-NOTTER, in: Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], 2. Aufl. 2019, Art. 25a N. 46; MOOR/POLTIER, Droit administratif, Bd. II, 3. Aufl. 2011, 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 Rechte und Pflichten und ist nicht als Feststellungsverfügung zu qualifizieren (Urteil des BGer 2C_1176/2013 vom 17. April 2015 E. 1.2.2 m.w.H., nicht publiziert in: BGE 141 II 233).

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 Rechts-

folgen gegenüber den Behörden auslösen (vgl. zum Fall eines Steuerurulings 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 rechtens gewesen sei, handelt es sich um ein Begründungselement, welches dem Dispositiv der Verfügung nicht zugänglich ist. Insoweit ist Ziffer (...) 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 offenbleiben, 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 Betriebsgewichts neben dem jeweils tatsächlichen Gewicht des Fahrzeugs, dem Gewicht der Fahrzeuginsassen und der Ladung zwingend beim Zugfahrzeug 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 beziehungsweise Bst. 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 die Ziffern (...) der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 sind ebenfalls aufzuheben.

Zu prüfen bleibt somit einzig, ob die Vorinstanz das Begehren um Feststellung der Widerrechtlichkeit beziehungsweise 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 betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren (Art. 29 SVG [SR 741.01]).

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 betriebssicher ist (Art. 30 Abs. 3 SVG). Wer mit einem überladenen Fahrzeug fährt, verletzt zugleich auch die Bestimmung von Art. 29 SVG über die Betriebssicherheit (vgl. PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, Art. 30 SVG 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 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) sowie der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) Gebrauch gemacht.

4.3 Die im schweizerischen Strassenverkehr massgebenden Gewichte sind weitgehend in Art. 7 und Art. 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 Zugfahrzeugen die Stütz- bzw. Sattelast 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, ABl. L 235/59 vom 17.09.1996 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, dass 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 Motorfahrzeugs 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 Gesamtgewichts (ohne technische Änderungen, d.h. bei unverändertem Garantiegewicht) steht regelmässig in Zusammenhang mit weiteren Verkehrsvorschriften wie zum Beispiel landesinternen Beschränkungen des Gesamtgewichts für eine Fahrzeugkategorie. Sie kann aber auch aus Gründen erfolgen, die beim Halter liegen, zum Beispiel

abgabenrechtliche Überlegungen (Bemessung der Schwerverkehrsabgabe, fehlende Führerscheinkategorie etc.). Eine solche Herabsetzung erfolgt in der Regel rein administrativ, das heisst ohne technische Fahrzeugprüfung (vgl. Merkblatt des Bundesamtes für Strassen [ASTRA] vom 25. Februar 2003, Ziff. 2.1.1). 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 inklusive 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 Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (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, sie 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, ABl. L 138/57 vom 01.06.1999).

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

Feldbezeichnung	Beschrieb
F.1	Technisch zulässige Gesamtmasse
F.2	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 Wägung 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 (F.1) wie auch die zulässige Gesamtmasse im Mitgliedstaat (F.2) überschritten haben und damit eine Überladung des Zugfahrzeugs gegeben war. Infolgedessen hat die Zollstelle zu Recht eine Umladung verlangt.

Bei der zweiten Wägung geht die Zollstelle 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 vermögen schon deshalb nicht zu überzeugen, weil selbst allfällige tiefere Ergebnisse einer separaten Wägung der einzelnen Fahrzeuge im vorliegen-

den Fall nicht massgeblich wären, da eine Fahrt im Anhängerbetrieb vorgenommen wurde beziehungsweise 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 (...).

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 Wägung abzustellen ist oder ob eine Gesamtbetrachtung zu erfolgen hat. Die Parteien sind sich einig, dass das Ergebnis der ersten Wägung 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. HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, Beck'sche Kurzkommentare, Strassenverkehrsrecht, Bd. 5, 45. Aufl. München 2019, § 34 der deutschen Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 [StVZO] N. 5). Zudem unterscheidet bereits Ziffer V Anhang I der Richtlinie 1999/37/EG 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 » beziehungsweise 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 ASTRA – wie von der Vorinstanz beantragt – kann unter diesen Umständen verzichtet werden, wobei offenbleiben 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 die Ziffern 2–4 des Dispositivs der angefochtenen Verfügung vom 16. Februar 2018 aufzuheben sind. Im Übrigen ist die Beschwerde jedoch abzuweisen.