Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
6S.223/2004 /pai

Urteil vom 23. September 2004
Kassationshof

Besetzung
Bundesrichter Schneider, Präsident,
Bundesrichter Wiprächtiger, Kolly,
Gerichtsschreiber Näf.

Parteien
X._____,
Beschwerdeführer, vertreten durch Fürsprecherin Dr. Franziska Ryser-Zwygart,

gegen

Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn, Bielstrasse 9, 4502 Solothurn.

Gegenstand
Missbräuchliche Verwendung von Händlerschildern (Art. 24 Abs. 4 i.V.m. Art. 60 Ziff. 2 und Ziff. 5 Verkehrsversicherungsverordnung, VVV; SR 741.31),

Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urteil des Obergerichts des Kantons Solothurn, Strafkammer, vom 5. Mai 2004.

Sachverhalt:
A.
A.a Am 18. Mai 2001 transportierte der Chauffeur A._____ auf einem Lastwagen, der mit Händlerschildern versehen war, vier Abbruchautos. Er hatte diese auf Weisung seines Arbeitgebers X._____ bei verschiedenen Garagen abgeholt und sollte sie in die Garage X._____ transportieren.
A.b Mit Strafverfügungen vom 10. August 2001 verurteilte das Untersuchungsrichteramt des Kantons Solothurn A._____ und X._____ wegen missbräuchlicher Verwendung von Händlerschildern zu Bussen von 100 Franken.

Die Gebüssten erhoben Einsprache. A._____ zog in der Folge die Einsprache zurück. X._____ hielt an seiner Einsprache fest.
B.
B.a Der Amtsgerichtspräsident von Solothurn-Lebern sprach X._____ am 10. April 2002 der missbräuchlichen Verwendung von Händlerschildern als verantwortlicher Fahrzeughalter und Arbeitgeber (Art. 24 Abs. 4 lit. a i.V.m. Art. 60 Ziff. 2 und Ziff. 5 VVV) schuldig und bestrafte ihn mit einer Busse von 400 Franken.
B.b Das Obergericht des Kantons Solothurn wies am 5. Mai 2004 die von X._____ erhobene Kassationsbeschwerde ab.
C.
X._____ führt eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag, das Urteil des Obergerichts sei aufzuheben und die Sache zu seiner Freisprechung an die Vorinstanz zurückzuweisen.
D.
Das Obergericht beantragt unter Verzicht auf Gegenbemerkungen die Abweisung der Beschwerde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1.
Gemäss Art. 25 Abs. 2 lit. d SVG erlässt der Bundesrat Vorschriften über Ausweise und Kontrollschilder, inbegriffen kurzfristig gültige für geprüfte oder nicht geprüfte Motorfahrzeuge und Anhänger sowie für Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes. Unter anderem gestützt hierauf hat der Bundesrat am 20. November 1959 die Verordnung über Haftpflicht und Versicherung erlassen, die durch die Teilrevision vom 6. Oktober 1980 in Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31) umbenannt worden ist. Diese enthält in Art. 22 ff. Bestimmungen über die Kollektiv-Fahrzeugausweise. Diese Ausweise werden in Verbindung mit Händlerschildern an Betriebe abgegeben, welche die in Art. 23 VVV und im Anhang 4 zur VVV genannten Voraussetzungen erfüllen. Der Kollektiv-Fahrzeugausweis berechtigt zum Anbringen der darin genannten Händlerschilder an geprüften und nicht geprüften, betriebssicheren und den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugen der im Ausweis genannten Art (Art. 24 Abs. 1 Satz 1 VVV). Art. 24 Abs. 3 VVV listet allgemein die Fälle auf, in denen Händlerschilder verwendet werden dürfen. Art. 24 Abs. 4 VVV erwähnt im Besonderen die Fälle, in denen schwere Motorfahrzeuge mit Händlerschildern versehen werden dürfen.
Gemäss Art. 24 Abs. 4 VVV dürfen unter anderem für folgende Sachentransporte mit Händlerschildern versehene schwere Motorfahrzeuge verwendet werden:
- Transporte von Fahrzeugteilen im Zusammenhang mit Fahrzeugreparaturen und -umbauten im eigenen Betrieb (lit. a);
- das Abschleppen, Bergen und Überführen von Unfall- und Pannenfahrzeugen vom Unfall- oder Pannenort zu einer nahe gelegenen Reparaturwerkstätte oder zum Betrieb des Inhabers des Kollektiv-Fahrzeugausweises (lit. c).
Nach Art. 60 Ziff. 2 VVV wird mit Haft oder mit Busse unter anderen bestraft, wer ohne Berechtigung Händlerschilder verwendet oder ein mit Händlerschildern versehenes Fahrzeug zu Fahrten verwendet, die nach dieser Verordnung nicht gestattet sind.

Gemäss Art. 60 Ziff. 5 VVV unterstehen der Fahrzeughalter oder der Inhaber eines Kollektiv-Fahrzeugausweises und Personen, die an ihrer Stelle über Fahrzeug oder Ausweis verfügen, der gleichen Strafdrohung wie der Täter, wenn sie von der Widerhandlung Kenntnis hatten oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit haben konnten.
1.1 Der Beschwerdeführer macht wie bereits im kantonalen Verfahren im Wesentlichen geltend, dass einzelne Teile der transportierten Abbruchautos in seinem Betrieb ausgebaut und in andere Fahrzeuge eingebaut worden seien. Somit habe er im Sinne von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV Fahrzeugteile im Zusammenhang mit Fahrzeugreparaturen oder -umbauten im eigenen Betrieb transportieren lassen. Der Transport der Abbruchautos als Ganze sei erforderlich gewesen, da der Ausbau der zur Reparatur von andern Fahrzeugen benötigten Teile aus technischen Gründen nur in seinem Betrieb und übrigens auch etwa aus Gründen des Umweltschutzes nicht irgendwo habe erfolgen können. Ein unter den Anwendungsbereich von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV fallender Sachentransport liege auch vor, wenn beispielsweise ein ganzer Fahrzeugmotor transportiert werde, obschon nur ein Teil davon, etwa ein Zylinderkopf oder eine Nockenwelle, zur Reparatur eines andern Fahrzeugs benötigt werde. Für einen Garagisten, der, wie er, Occasionsfahrzeuge durch den Einbau von Teilen aus anderen, schliesslich zur Verschrottung bestimmten Autos wieder benützbar mache, seien diese andern Autos als Ganze eine Anhäufung von Fahrzeugteilen, die für den Einbau in verschiedene Fahrzeuge verwendet
werden können. Genau zu diesem Zweck lasse die Verordnung den Gebrauch von Händlerschildern zu.
1.2 Die Vorinstanz geht in tatsächlicher Hinsicht davon aus, dass der Beschwerdeführer entsprechend seiner Darstellung tatsächlich einzelne Fahrzeugteile der am 18. Mai 2001 transportierten Abbruchautos in seinem Betrieb zur Reparatur von andern Fahrzeugen verwendete. Auch bei dieser Sachlage ist aber nach der Auffassung der Vorinstanz der inkriminierte Transport nicht ein unter Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV fallender Sachentransport, wie sich sowohl aus dem Wortlaut der Bestimmung nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als auch aus deren Sinn und Zweck ergebe. Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV verlange nach seinem Wortlaut, dass Fahrzeugteile als solche und nicht unausgebaut in ganzen Fahrzeugen transportiert werden. Der Verordnungsgeber lasse die Verwendung von mit Händlerschildern versehenen schweren Motorfahrzeugen für Sachentransporte nur unter den in Art. 24 Abs. 4 VVV genannten engen Voraussetzungen zu, um eine Umgehung der Pflicht zur Zahlung der Schwerverkehrsabgabe, von welcher mit Händlerschildern versehene Lastwagen befreit seien, zu erschweren.
2.
2.1 Unter den Anwendungsbereich von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV fallen Transporte von "Fahrzeugteilen" ("piè-

ces détachées de véhicules"). Ganze Fahrzeuge, auch Abbruchautos, sind offensichtlich keine Fahrzeugteile, auch nicht, wenn einzelne Teile der transportierten Abbruchautos für die Reparatur von andern Fahrzeugen verwendet werden. Die These des Beschwerdeführers, dass die Abbruchautos als Ganze für ihn "Anhäufungen von Fahrzeugteilen" seien und daher der Transport der Autos als Ganze unter den Anwendungsbereich von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV falle, erscheint reichlich konstruiert. Unerheblich ist, dass der Ausbau der Fahrzeugteile, welche für die Reparatur von andern Fahrzeugen verwendet wurden, aus diesem oder jenem Grunde nur im Betrieb des Beschwerdeführers möglich war. Ob der Transport eines Fahrzeugteils, beispielsweise eines Motors, unter den Anwendungsbereich von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV fällt, wenn nicht der ganze Motor, sondern nur ein Teil davon, etwa ein Zylinderkopf oder eine Nockenwelle, für den Einbau in ein anderes Fahrzeug verwendet wird, kann hier dahingestellt bleiben. Ein solcher Transport unterscheidet sich von dem vorliegend zu beurteilenden unter anderem darin, dass ein Motor im Unterschied zu einem
Fahrzeug immerhin ein "Fahrzeugteil" im Sinne der Bestimmung ist.

2.2 Dass der Transport von Fahrzeugen, auch Abbruchautos, nicht unter den Anwendungsbereich von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV fällt, ergibt sich auch aus Art. 24 Abs. 4 lit. c VVV betreffend das Abschleppen, Bergen und Überführen von Unfall- und Pannenfahrzeugen. Nur unter den in dieser Bestimmung genannten Voraussetzungen, die vorliegend unstreitig nicht erfüllt sind, dürfen Fahrzeuge, auch solche mit Totalschaden, auf mit Händlerschildern versehenen schweren Motorfahrzeugen transportiert werden.

2.3 Selbst wenn man aber die transportierten Abbruchautos entsprechend der Sichtweise des Beschwerdeführers als Anhäufungen von Fahrzeugteilen betrachten wollte, läge kein Sachentransport im Sinne von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV vor. Unter den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen nur "Transporte von Fahrzeugteilen im Zusammenhang mit Fahrzeugreparaturen oder -umbauten im eigenen Betrieb" ("Les transports de pièces détachées de véhicules en vue d'effectuer, dans l'entreprise elle-même, des réparations ou des transformations d'un véhicule"). Dies bedeutet, dass zum einen zwischen den transportierten Fahrzeugteilen und den Reparaturen und zum andern zwischen den Transporten von Fahrzeugteilen und den Reparaturen ein Zusammenhang bestehen muss.

2.3.1 Der Beschwerdeführer behauptet indessen selber nicht, dass alle Fahrzeugteile, aus denen sich die transportierten Abbruchautos zusammensetzten, oder wenigstens ein wesentlicher Teil davon für die Reparatur von andern Fahrzeugen in seinem Betrieb verwendet worden seien. Der Beschwerdeführer hat nach seiner eigenen Darstellung nur einzelne wenige Teile verwendet. Die transportierten Abbruchautos enthielten auch aus seiner Sicht nur einzelne verwendbare Teile und waren im Übrigen Schrott.

2.3.2 Der zudem erforderliche Zusammenhang zwischen den Transporten von Fahrzeugteilen und den Reparaturen oder Umbauten ist nur gegeben, wenn die Transporte im Hinblick auf konkret anstehende Fahrzeugreparaturen oder -umbauten erfolgen. Hingegen fehlt es am notwendigen Zusammenhang, wenn der Inhaber einer Werkstatt Fahrzeugteile transportiert, um sie zu lagern und bei Bedarf für Fahrzeugreparaturen oder -umbauten zu verwenden. Selbst wenn also der Beschwerdeführer die transportierten vier Abbruchautos als Anhäufungen von Fahrzeugteilen gelagert hätte, um bei Bedarf diesen oder jenen Bestandteil und im Laufe der Zeit fast alle Fahrzeugteile für Reparaturen und Umbauten von andern Fahrzeugen in seinem Betrieb zu verwenden, fiele der inkriminierte Transport nicht unter den Anwendungsbereich von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV.

2.4 Die Regelung in Art. 24 Abs. 4 VVV betreffend zulässige Sachentransporte durch mit Händlerschildern versehene schwere Motorfahrzeuge ist auch deshalb restriktiv, weil nicht ordentlich immatrikulierte Fahrzeuge mit schweizerischen Händlerschildern (Art. 22 ff. VVV) nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegen (siehe nun Art. 3 Abs. 1 lit. f der Verordnung vom 6. März 2000 über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, SR 641.811; vgl. bereits Art. 3 Abs. 1 lit. f der Verordnung vom 12. September 1984 über die Schwerverkehrsabgabe, AS 1984 S. 1026 ff.). Auch aus diesem Grunde besteht kein Anlass, die Verwendung von mit Händlerschildern versehenen Lastwagen über den insoweit klaren Wortlaut von Art. 24 Abs. 4 lit. a und lit. c VVV hinaus für Transporte der inkriminierten Art zu gestatten.

2.5 Die Vorinstanz hat somit zu Recht erkannt, dass die Voraussetzungen von Art. 24 Abs. 4 lit. a VVV vorliegend nicht erfüllt sind und daher die Verwendung eines mit Händlerschildern versehenen Lastwagens für den Transport der vier Abbruchautos unzulässig war, auch wenn einzelne Teile dieser Autos im Betrieb des Beschwerdeführers in andere Fahrzeuge eingebaut wurden.

3.

Der Beschwerdeführer macht geltend, dass er selber Schrottfahrzeuge mit normal eingelösten Lastwagen zu den Verwertungsbetrieben transportiere. Demgegenüber setzten verschiedene Konkurrenten für derartige Transpor-

te mit Händlerschildern versehene Lastwagen ein, wie die beigelegten Fotos zeigten. Dieses Vorgehen von Konkurrenten werde, obschon es durch Art. 24 Abs. 4 VVV nicht gedeckt sei, von den Behörden offenbar nicht verfolgt. Demnach könne von einer restriktiven Handhabung dieser Bestimmung in der Praxis entgegen einer Bemerkung der Vorinstanz keine Rede sei. Daher sei es unzulässig, seine Verurteilung wegen der inkriminierten Transporte auch damit zu begründen, dass Art. 24 Abs. 4 VVV in der Praxis restriktiv ausgelegt und gehandhabt werde.
3.1 Damit bringt der Beschwerdeführer neue Tatsachen und Beweismittel vor, was im Verfahren der eidgenössischen Nichtigkeitsbeschwerde unzulässig ist (Art. 273 Abs. 1 lit. b BStP). Die Frage, ob einzelne Konkurrenten Schrottfahrzeuge auf mit Händlerschildern versehenen Lastwagen zu Verwertungsbetrieben transportieren und ob ein solches Verhalten strafbar ist, bildet zudem nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.
3.2 Soweit der Beschwerdeführer mit der zitierten Behauptung sowie mit dem Hinweis auf seines Erachtens unzulässige und gleichwohl nicht geahndete Transporte von Unfallautos nach der Massenkarambolage auf der A1 bei Niederbipp im Herbst 2003 allenfalls eine Gleichbehandlung im Unrecht beansprucht, ist die Beschwerde im Übrigen nicht ausreichend substantiiert. Der Beschwerdeführer legt nicht dar, inwiefern andere Personen für Sachentransporte, welche mit dem ihm zur Last gelegten vergleichbar sind, systematisch vor Strafverfolgung verschont werden.
4.
Die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde ist somit abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die bundesgerichtlichen Kosten zu tragen (Art. 278 Abs. 1 BStP).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 2'000.– wird dem Beschwerdeführer auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird dem Beschwerdeführer, der Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn und dem Obergericht des Kantons Solothurn, Strafkammer, schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 23. September 2004
Im Namen des Kassationshofes
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: