

Die „Iof Baustelle“

Landwirt L. hat in der Winterzeit einen lukrativen Nebenverdienst: Er hilft beim Abriss von Häusern und dergleichen. Dabei setzt er folgende Fahrzeuge aus seinem landwirtschaftlichen Betrieb ein:



a) Zugmaschine

Zugmaschine Ackerschlepper Case Steyr 9055

Leermasse: 4365 kg

zGM: 6290 kg

bbH: 40 km/h

2 Achsen

zugelassen mit grünem Kennzeichen GL – xxxxx (zugehörige ZB wird mitgeführt)

b) Anhänger

Iof Anhänger (Starrdeichselanhänger)

zGM: 12000 kg

2 Achsen

Wiederholungskennzeichen (grünes Kennzeichen) GL – xxxxx

(zugehörige BE wird mitgeführt)

ausgeschildert mit 25 km/h – Schild i.S.d. § 58 StVZO

Bei einer Verkehrskontrolle händigt Landwirt L. den einschreitenden Beamten seinen Führerschein aus:

	9.	10.	11.	12.
AM	28.02.82			
A1	24.04.89			79.03, 79.04
A2				
A	24.04.89			79.03, 79.04
B1				
B	24.04.89			
C1	24.04.89			171
C				
D1				
D				
BE	24.04.89			79.06
C1E	24.04.89			
CE	24.04.89	28.08.17		79(C1E>12000kg, L<3)
D1E				
DE				
L	28.02.82			174, 175
T	28.02.82			

Aufgabe: Beurteilen Sie den Sachverhalt

1. aus zulassungsrechtlicher Sicht,
2. aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht,
3. aus kraftfahrzeugsteuerrechtlicher Sicht,
4. aus versicherungsrechtlicher Sicht.

Lösungsvorschlag

1. Zulassungsrecht

Vorber- *Bei der Lösung von insbesondere zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlichen Sachverhalten, in denen*
mer- *eine Fahrzeugkombination zu beurteilen ist, empfehle ich dringend, zunächst nur die Einhaltung der*
kungen *Bestimmungen bzgl. des ziehenden Kfz zu prüfen und erst in einem zweiten Schritt auf den Anhänger*
abzustellen.

Die nachfolgend erarbeitete Lösung stellt keine Musterlösung sondern nur die Meinung des Autors dar.

Umfang und Beurteilungstiefe entsprechen den Anforderungen an eine Klausur, wie sie an der FHöV NRW im Fach Verkehrsrecht gestellt werden. Dabei wird regelmäßig auch die Nennung der hier wieder gegebenen Tatbestandsmerkmale und Definitionen sowie deren Subsumtion erwartet.

Kursiv geschriebene Worte/Sätze sowie die Fußnoten sind nicht zwingend Teil des Lösungstextes.

1.1 Zulassungsrechtliche Prüfung der Zugmaschine

1.1.0 Vorprüfung

Im vorliegenden Fall ist die Zugmaschine ganz offensichtlich zugelassen, da sie über ein eigenes Kennzeichen und die zugehörige Zulassungsbescheinigung verfügt. Bei ordnungsgemäß zugelassenen Kfz spielt aber ihre womöglich auch zweckentfremdete Verwendung keine Rolle.

Deshalb ergibt sich bei der zulassungsrechtlichen Prüfung der Zugmaschine kein Anfangsverdacht auf das Vorliegen einer Ordnungswidrigkeit nach der FZV. Deshalb wurde hier ein „neutraler“ Obersatz gewählt.

Obersatz:

Fraglich ist, ob der Landwirt L. über die erforderliche Zulassung für die von ihm in Betrieb genommene Zugmaschine verfügt.

<i>Alter-</i> <i>nativen</i>	<i>Anstelle der Bezeichnung Zugmaschine kann hier auch die Bezeichnung Traktor verwendet werden.</i>
---------------------------------	--

1.1.1 Grundsatz der Zulassungspflicht

Dazu müsste er zunächst sein Kfz im öffentlichen Verkehrsraum in Betrieb gesetzt haben.¹

¹ Forderung des § 1 I StVG.

Öffentlicher Verkehrsraum

Öffentlich i.S.d. Straßenverkehrsrechts sind zum einen alle nach dem Wegerecht des Bundes und der Länder dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze (= öffentlich-rechtlicher Verkehrsraum); zum anderen gehören auch die Verkehrsflächen dazu, auf denen ohne Rücksicht auf eine verwaltungsrechtliche Widmung oder auf die Eigentumsverhältnisse (Privatgrundstück) auf Grund ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten die Benutzung durch einen unbestimmten Personenkreis zugelassen ist (= tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum).

Öffentlicher Verkehrsraum ist gegeben, wenn die Benutzung der in Rede stehenden Fläche zu Verkehrszwecken für jedermann oder einer allgemein bestimmten Personengruppe dauernd oder zeitweise möglich ist und auch tatsächlich und nicht nur gelegentlich von jedermann oder einer allgemein bestimmten Personengruppe benutzt wird.²

Im vorliegenden Sachverhalt fährt der Landwirt mit seinem Traktor über die Bundesstraße 55. Bei einer Bundesstraße handelt es sich zweifelsfrei um eine durch die zuständige Behörde gewidmete Straße. Auch ist sie durch Jedermann uneingeschränkt zu benutzen.

Es liegt ersichtlich öffentlicher Verkehrsraum vor.

Kraftfahrzeug

Zudem müsste es sich um ein Kfz handeln.

Als Kfz gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.³

Bei einem Traktor handelt es sich zweifelsohne um ein Kfz.

In Betrieb setzen

Darüber hinaus müsste das Fahrzeug in Betrieb gesetzt worden sein.

In Betrieb setzen bedeutet die bestimmungsgemäße Verwendung des Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel. Danach ist ein Kfz in Betrieb, solange der Motor das Kfz oder eine seiner Betriebseinrichtungen bewegt.⁴

Das ist vorliegend der Fall: der Landwirt befördert mit der Fahrzeugkombination Schutt.

Hinweis „In Betrieb setzen“ und „Führen“ sind im Straßenverkehrsrecht zwei unterschiedliche Dinge (beachte die abweichende Definition „Führen“ im Fahrerlaubnisrecht). Es ist aber der Einfachheit halber zulässig, von der Inbetriebnahme auf das Führen und umgekehrt zu schließen.

² Definition nach BGH NZV 1998, 418 und NJW 2004, 1965.

³ Legaldefinition nach § 1 II StVG; vgl. auch § 2 Nr. 1 FZV.

⁴ Hentschel/König/Dauer, Rn. 4 zu § 7 StVG.

1.1.2 Grundregel der Zulassung

Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind gemäß § 16 I StVZO alle Fahrzeuge zugelassen, die den Vorschriften der StVZO und der StVO entsprechen, sofern nicht für die Zulassung einzelner Fahrzeugarten ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist.

Dieser Grundsatz der allgemeinen Verkehrsfreiheit wird jedoch durch die Vorschriften der FZV eingeschränkt.

1.1.3 Erlaubnis- und Ausweispflicht

Inwieweit zur Inbetriebsetzung eines Fahrzeugs eine Zulassung erforderlich ist, ergibt sich aus § 1 I StVG und den ihn ausführenden Vorschriften der §§ 1, 3, 4 FZV.

Wer ein Kfz ohne die erforderliche Zulassung in Betrieb setzt, führt es entgegen den Bestimmungen des § 3 I FZV.

1.1.4 Ausnahmen von der Zulassungspflicht

Eine Ausnahme von der Zulassungspflicht liegt ersichtlich nicht vor.

Hinweis Hier geht es im Moment ja nur um die Zulassung des ziehenden Fahrzeugs. Der Anhänger könnte durchaus zulassungsfrei sein (siehe unten § 3 II Nr. 2 a FZV).

1.1.5 Mitführ- und Aushändigungspflicht der Zulassungsbescheinigung

Die Zulassung ist durch eine amtliche Bescheinigung (Zulassungsbescheinigung) nachzuweisen.⁵ Die Zulassungsbescheinigung ist beim Führen von Fahrzeugen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.⁶

Dieser Verpflichtung ist der Landwirt nachgekommen, denn er händigt ein einschreitenden Polizeibeamten die Zulassungsbescheinigung seiner Zugmaschine aus.

Hinweis Wird die Zulassungsbescheinigung nicht mitgeführt oder zuständigen Personen auf Verlangen nicht zur Prüfung ausgehändigt, begeht der Kraftfahrzeugführer lediglich eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 11 V FZV i.V.m. § 48 Nr. 5 i.V.m. § 24 StVG (BKat Nr. 74; TBNR 811100 bzw. 811106; VG 10,- €); die Zulassung selbst bleibt unangetastet.

⁵ Hentschel/König/Dauer, Rn. 6 zu § 3 FZV.

⁶ Forderung des § 11 VI FZV.

1.1.6 Zulassung

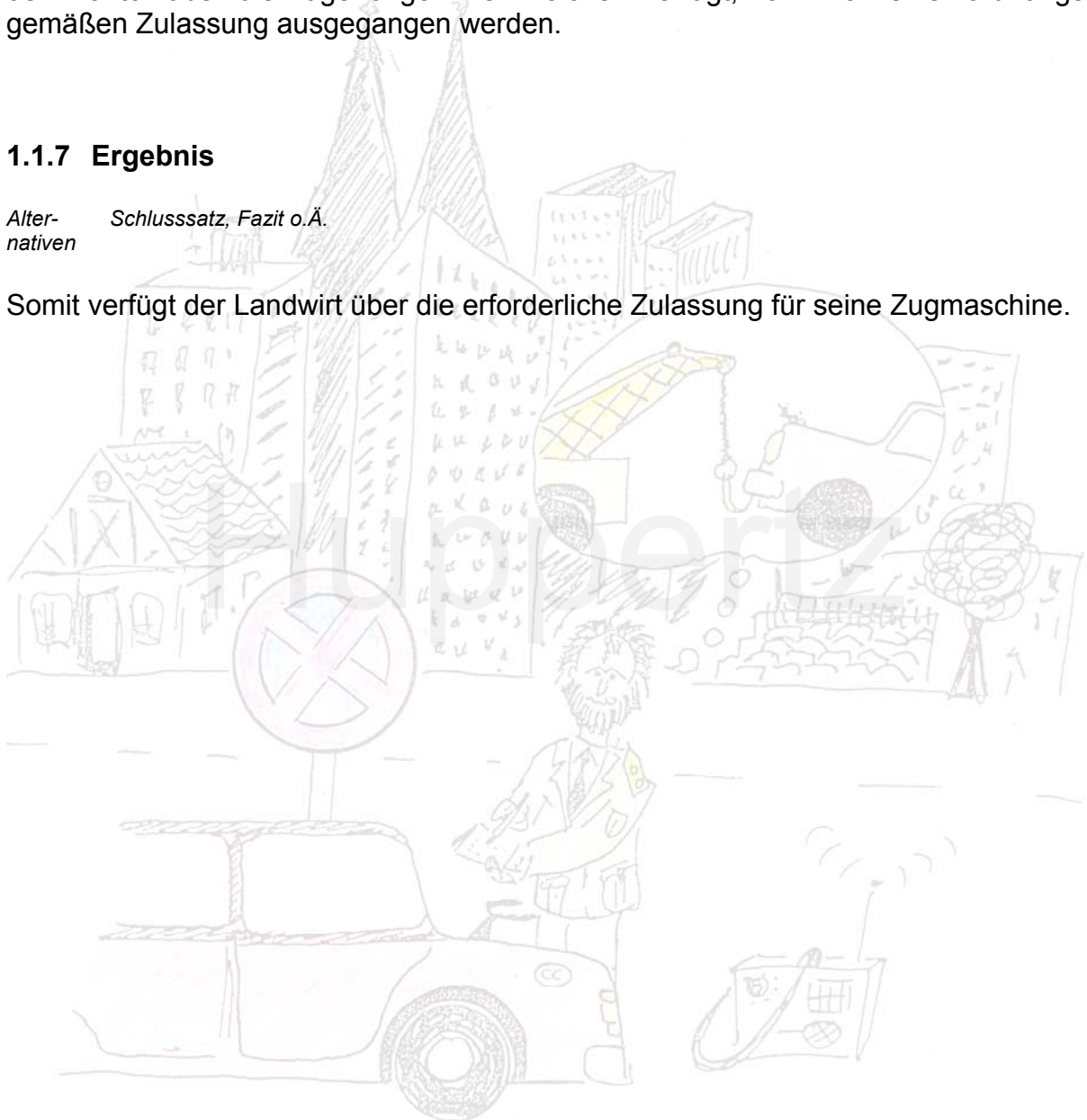
Die Zulassung ist der rechtstechnische Ausdruck für die behördlich erteilte Ermächtigung (= begünstigender Verwaltungsakt) zum Betrieb eines Fahrzeugs.⁷ Diese erfolgt gemäß § 3 I FZV durch Zuteilung eines Kennzeichens und Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung.

Da der Landwirt die entsprechende Zulassungsbescheinigung (s.o.) aushändigt und der Traktor über die zugehörigen Kennzeichen verfügt, kann von einer ordnungsgemäßen Zulassung ausgegangen werden.

1.1.7 Ergebnis

Alternativen *Schlusssatz, Fazit o.Ä.*

Somit verfügt der Landwirt über die erforderliche Zulassung für seine Zugmaschine.



⁷ Art. 2 Buchst. b) der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29.04.1999; Hentschel/König/Dauer, Rn. 5 zu § 3 FZV.

1.2 Zulassungsrechtliche Prüfung des Iof Anhängers

1.2.0 Vorprüfung

Zulassungsfreie Iof Anhänger dürfen nach näherer Maßgabe des § 3 II Nr. 2 lit. a) FZV nur unter Einhaltung bestimmter Bedingungen in Betrieb genommen werden. Im vorliegenden Fall ist jedoch bereits klar erkennbar, dass der Iof Anhänger zweckentfremdet eingesetzt wird.

Aus diesem Grunde ist hier der Anfangsverdacht auf Vorliegen eines Zulassungsverstoßes gegeben.

Obersatz:

Der Landwirt könnte aber gegen § 3 I FZV verstoßen haben, indem er auf der Bundesstraße B 55 mit seinem Traktor einen Anhänger mitführte, ohne für diesen die erforderliche Zulassung zu besitzen.

1.2.1 Grundsatz der Zulassungspflicht

Dazu müsste er zunächst den Anhänger im öffentlichen Verkehrsraum in Betrieb gesetzt haben.⁸

Öffentlicher Verkehrsraum

Siehe oben.

Hinweis Zur Vermeidung von Doppelungen kann verwiesen werden. Das gilt aber nur dann, wenn inhaltlich exakt dasselbe geschrieben worden wäre.

Anhänger

Dabei handelt es sich um ein zum Anhängen an ein Kfz bestimmtes und geeignetes Fahrzeug.⁹

Bei einem Iof Anhänger handelt es sich zweifelsohne um einen Anhänger i.S.d. Definition.

In Betrieb setzen

In Betrieb setzen bedeutet die bestimmungsgemäße Verwendung des Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel. Danach ist ein Anhänger in Betrieb, solange er bestimmungsgemäß hinter einem Kfz mitgeführt wird.¹⁰

⁸ Forderung des § 1 I StVG.

⁹ Definition aus § 2 Nr. 2 FZV.

¹⁰ Hentschel/König/Dauer, Rn. 4 zu § 7 StVG.

Hinweis Zur Vermeidung von Doppelungen kann verwiesen werden. Das gilt aber nur dann, wenn inhaltlich exakt dasselbe geschrieben worden wäre. Bei diesem Gliederungspunkt wurde jedoch oben das in Betrieb setzen der Zugmaschine und hier das in Betrieb setzen des Anhängers geprüft. Da aber das Ergebnis dasselbe ist, darf insofern doch wieder verwiesen werden.

Das ist vorliegend der Fall (s.o.).

Hinweis Da das Ergebnis dasselbe ist, darf insofern doch wieder verwiesen werden.

1.2.2 Grundregel der Zulassung

1.2.3 Erlaubnis- und Ausweispflicht

Bezüglich der Grundregel der Zulassung und der grundsätzlichen Erlaubnispflicht gilt das oben Gesagte.

Hinweis Bezieht sich die Verweisung auf mehrere Gliederungspunkte, kann zusammengefasst werden.

Hinweis Der Iof Anhänger verfügt zwar über eine Betriebserlaubnis nach § 4 I FZV. Das aber ist im Unterschied zu § 3 I FZV keine Zulassung (= amtliches Kennzeichen + Zulassungsbescheinigung).

Zwischenergebnis

Da der Iof Anhänger über keine Kennzeichen verfügt und der Landwirt entsprechend keine Zulassungsbescheinigung vorweisen kann, könnte ein Verstoß gegen § 3 I FZV gegeben sein, wenn nicht eine Ausnahme nach § 3 II FZV greift.

1.2.4 Ausnahmen von der Zulassungspflicht

Hier könnte sich eine Ausnahme von der Zulassungspflicht aus § 3 II Nr. 2 Buchst. a) FZV ergeben.

Danach sind Iof Anhänger bei Einhaltung der nachfolgend aufgeführten Bedingungen zulassungsfrei:

Verwendung in einem Iof Betrieb

Ein Iof Betrieb nutzt die Ertragsfähigkeit des Bodens durch Anbau und Gewinnung pflanzlicher Bodenerzeugnisse einschließlich Holzgewinnung bzw. durch Viehhaltung gewerbsmäßig. Neben den Vollerwerbsbetrieben zählen auch Nebenbetriebe dazu.¹¹

Das darf mit Blick auf den Sachverhaltstext durchaus unterstellt werden. Dort heißt es: „Der Landwirt L. setzt folgende Fahrzeuge aus seinem landwirtschaftlichen Betrieb ein“.

¹¹ §§ 34-62 BewG.

Verwendung hinter einer Zugmaschine

Des Weiteren darf der Anhänger nur hinter einer Zugmaschine mitgeführt werden. Dabei handelt es sich um ein Kfz, das nach seiner Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet ist.¹²

Ausweislich der mitgeführten Zulassungsbescheinigung handelt es sich im vorliegenden Fall um eine solche Zugmaschine.

Einhaltung einer Betriebsgeschwindigkeit von max. 25 km/h

Bei dem Transport darf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit 25 km/h nicht übersteigen.

Hinweis Bei der Betriebsgeschwindigkeit handelt es sich nicht um die in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit (hier: 40 km/h) sondern um die in der konkreten Situation gefahrene tatsächliche Geschwindigkeit. Das hat auch nichts mit der auf der Straße womöglich ausgeschilderten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu tun.

Dazu macht der Sachverhalt keine Angaben. Daher ist von der Einhaltung dieser Bedingung auszugehen.

Ausschilderung mit einem sog. 25 km/h-Schild

Iof Anhänger sind des Weiteren nur dann zulassungsfrei, wenn sie für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind (§ 3 II Satz 2 FZV). Bei Iof Zügen muss nur der letzte Anhänger mit mindestens einem Geschwindigkeitsschild gekennzeichnet sein.¹³

Im vorliegenden Fall ist der Anhänger mit einem 25 km/h ausgeschildert; er erfüllt insofern die Bedingung.

Einsatz zu Iof Zwecken

Letztlich aber darf der Anhänger nur zu Iof Zwecken eingesetzt werden. Dazu zählt u.a. der Betrieb von Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Gemüsebau, Tierhaltung, Fischerei, Imkerei.¹⁴

Vorliegend wird der Iof Anhänger jedoch dazu eingesetzt, Schutt von einem Häuserabritt zu einer Deponie zu bringen.

Damit aber handelt es sich nicht um einen Iof Zweck.

¹² Definition aus § 2 Nr. 14 FZV.

¹³ Forderung aus § 58 V Satz 2 StVZO.

¹⁴ § 6 V FeV.

2.5 Ergebnis

Alternativen *Schlusssatz, Fazit o.Ä.*

Somit verstößt der Landwirt durch die Inbetriebnahme des Iof Anhängers gegen § 3 I FZV. Das stellt eine OWi nach § 48 Nr. 1 Buchst. a) FZV i.V.m. § 24 StVG dar.

Hinweis Die Prüfung des subjektiven Tatbestands (Vorsatz / Fahrlässigkeit) sowie der Rechtswidrigkeit und der Schuld des Betroffenen kann –anders als im Strafrecht- bei Ordnungswidrigkeiten ggf. auch unterbleiben. Sie ist deshalb hier nicht aufgeführt.

Im Falle zulassungsrechtlicher Ordnungswidrigkeiten genügt regelmäßig bereits die fahrlässige Tatbestandsverwirklichung.

Rechtfertigungs- und Schuldausschlussgründe liegen in den Sachverhalten regelmäßig nicht vor.



2 Fahrerlaubnisrecht

2.1 Fahrerlaubnisrechtliche Prüfung

2.1.0 Vorprüfung

Zunächst ist zu prüfen, ob die FeV in der seit 19.01.2013 geltenden Fassung Anwendung findet?

Hierzu ist das Ausstellungsdatum des vorgelegten Führerscheins zu ermitteln. Im vorliegenden Fall wurden die Fahrerlaubnisklassen am 29.03.2006 erteilt. Das Führerscheinmuster entspricht der FeV in der seit 19.01.2013 geltenden Fassung. Daraus ergibt sich, dass die FeV₂₀₁₃ einschlägig ist.

Der Landwirt hat nämlich seinen Führerschein in den neuen Führerschein umschreiben lassen. Bei der Umstellung auf den neuen Scheckkartenführerschein wird gemäß § 6 VI FeV₂₀₁₃ alles umgetragen. Der Fahrerlaubnisinhaber erhält dabei die Fahrerlaubnisklassen entsprechend Anlage 3. Bei neuen Scheckkartenführerscheinen (also solchen, die ab 19.01.2013 ausgegeben werden), ergibt sich der aktuelle Berechtigungsumfang aus dem vorgelegten Führerscheindokument. Entscheidend ist also die dortige Eintragung der Fahrerlaubnisklassen ggf. mit Schlüsselzahl(en) und nicht, welche Fahrerlaubnisklassen er gemäß Anlage 3 hätte umschreiben lassen können.

Hinweis Das ist der Unterschied zur Vorlage alter Führerscheine. Dort nämlich richtet sich der Berechtigungsumfang sowohl nach § 6 I FeV₁₉₉₉ oder der StVZO als auch zusätzlich nach dem Ergebnis der Umrechnung in die neuen Fahrerlaubnisklassen entsprechend Anlage 3 FeV₂₀₁₃. Dadurch werden sowohl die Besitzstandsmehrungen erfasst als auch den geänderten Klassenzuschnitten Rechnung getragen. Letzteres wird durch Zuweisung entsprechender Schlüsselzahlen der Anlage 9 erreicht.

Im vorliegenden Fall ergibt sich aufgrund der zweckentfremdeten Nutzung des Iof Anhängers einerseits und des zGM der Fahrzeugkombination eine besondere fahrerlaubnisrechtliche Prüfung. Danach scheiden die Klassen L und T als Erlaubnisgrundlage aus. Die Klasse C1E muss gegen die beschränkte Klasse CE abgegrenzt werden.

Daher ergibt sich hier ein Anfangsverdacht auf das Vorliegen einer Straftat i.S.d. § 21 StVG.

Obersatz:

Der Landwirt könnte gegen § 21 StVG verstoßen haben, indem er mit seiner Zugmaschine auf der Bundesstraße B 55 fuhr, ohne die erforderliche Fahrerlaubnis hierfür zu besitzen.

Alternativen Fraglich ist, ob der Landwirt gegen § 21 StVG verstoßen hat, indem er mit seiner Zugmaschine auf der B 55 fuhr, ohne die erforderliche Fahrerlaubnis für das Kfz zu besitzen.

Anstelle der Bezeichnung Zugmaschine kann hier auch die Bezeichnung Traktor verwendet werden.

2.1.1 Grundsatz der Fahrerlaubnispflicht

Gemäß § 2 I Nr. 1 StVG bedarf derjenige, der auf öffentlichen Straßen ein Kfz führt der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde).

Öffentlicher Verkehrsraum Kfz

Bezüglich der Grundregel der Fahrerlaubnis gilt das oben Gesagte.

Hinweis Bezieht sich die Verweisung auf mehrere Gliederungspunkte, kann zusammengefasst werden.

Führen eines Kfz

Definition Ein Fahrzeug führt, wer es selbst unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil zu leiten. Minimalbewegung ist erforderlich.

Im vorliegenden Sachverhalt lenkt der Landwirt den Traktor unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskräfte dieses Kfz. Da er alleine unterwegs ist, führt er es zudem in Alleinverantwortung. Landwirt L. führt das Kfz i.S.d. Definition.

2.1.2 Erlaubnis- und Ausweispflicht

Inwieweit zum Führen eines Kfz eine Fahrerlaubnis erforderlich ist, ergibt sich aus § 2 StVG und den ihn ausführenden Vorschriften der §§ 4 ff. FeV. Danach bedarf grundsätzlich jeder, der auf öffentlichen Straßen ein Kfz führt, der (Fahr-) Erlaubnis der zuständigen Behörde. Wer das Kfz einer Klasse führt, für die seine Fahrerlaubnis nicht gilt, führt es i.S.d. § 21 StVG ohne Fahrerlaubnis.

In „Umkehr“ der Vorschrift des § 2 I StVG stellt § 1 FeV klar, dass zum Verkehr auf öffentlichen Straßen jeder zugelassen ist, soweit nicht für die Zulassung zu einzelnen Verkehrsarten eine Erlaubnis vorgeschrieben ist.

Die hier einschlägigen Tatbestandsmerkmale wurden bereits oben zutreffend geprüft.

2.1.3 Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht

Letzteres ergibt sich aus § 4 I FeV. Gleichzeitig beschreibt diese Vorschrift abschließend die Ausnahmetatbestände (§ 4 I Satz 2 Nr. 1-3 FeV).

Im vorliegenden Fall könnte eine Ausnahme nach § 4 I Nr. 3 FeV vorliegen. Danach sind lof Zugmaschinen von der Fahrerlaubnispflicht befreit, soweit ihre bbH nicht mehr als 6 km/h beträgt. Diese ist jedoch im Sachverhalt mit 40 km/h angegeben. Daher liegt kein Ausnahmetatbestand des § 4 I FeV vor.

2.1.4 Einteilung der Fahrerlaubnisklassen

Prüfung der Klasse L

Die Klasseneinteilung ergibt sich aus § 6 I FeV. Danach berechtigt die Fahrerlaubnisklasse L zum Führen von lof Zugmaschinen mit einer bbH von nicht mehr als 40 km/h.

Bei der im Sachverhalt dargestellten Zugmaschine handelt es sich wie vor geprüft um eine solche lof Zugmaschine.

Die Fahrerlaubnisklasse L erfasst auch Kombinationen aus diesen Fahrzeugen und Anhängern, wenn sie mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h geführt werden.

Auch das wurde vorliegend eingehalten [s.o. (Kap. 1.2.4)].

Beides steht jedoch unter dem Vorbehalt, zu lof Zwecken eingesetzt zu werden. Das aber ist vorliegend nicht der Fall [s.o. (Kap. 1.2.4)].

Prüfung der Klasse T

Die Fahrerlaubnisklasse T berechtigt zum Führen von lof Zugmaschinen mit einer bbH von nicht mehr als 60 km/h, auch mit Anhänger.

Bei der im Sachverhalt dargestellten Zugmaschine handelt es sich zwar wie vor geprüft um eine solche lof Zugmaschine. Jedoch steht auch diese Fahrerlaubnisklasse unter dem Vorbehalt des lof Zweckes. Daher ist auch die Klasse T nicht einschlägig.

Prüfung der Klasse C1

Die Klasseneinteilung ergibt sich aus § 6 FeV. Danach berechtigt die Fahrerlaubnisklasse C1 zum Führen von Kfz mit einer zGM von nicht mehr als 7500 kg auch mit Anhängern von nicht mehr als 750 kg.

Das Zugfahrzeug weist eine zGM von 6290 kg und damit nicht mehr als 7500 kg auf. Damit unterfällt es der Fahrerlaubnisklasse C1. Aufgrund des mitgeführten Anhängers, dessen zGM mehr als 750 kg beträgt, bedarf es grundsätzlich der Fahrerlaubnisklasse C1E.

Prüfung der Klasse C1E

Die Fahrerlaubnisklasse C1E berechtigt zum Führen von Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger mit einer zGM von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zGM der Fahrzeugkombination 12000 kg nicht übersteigt.

Fraglich ist, ob im vorliegenden Fall die Fahrerlaubnisklasse C1E bei Zugrundelegung der im Sachverhalt genannten technischen Werte ausreicht oder ob nicht vielmehr die Fahrerlaubnisklasse CE einschlägig ist.

Die Summe der zGM der Zugmaschine (= 6290 kg) und des Anhängers (= 12000 kg) übersteigt mit 18290 kg die in § 6 I FeV genannte Höchstgrenze von 12000 kg. Somit ist im vorliegenden Fall zum Führen dieser Fahrzeugkombination die Fahrerlaubnisklasse CE erforderlich.

Prüfung der Klasse CE

Die Fahrerlaubnisklasse C berechtigt zum Führen von Kfz mit einer zGM von mehr als 3500 kg. Aufgrund der fakultativ eingeführten Fahrerlaubnisklasse C1 greift die Klasse C grundsätzlich jedoch erst ab einer zGM von mehr als 7500 kg. Mit der Fahrerlaubnisklasse CE können auch Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem wie vor beschriebenen Kfz (= zGM > 3500 kg) und Anhängern mit einer zGM von mehr als 750 kg geführt werden. Dann ist die zGM des Anhängers nicht limitiert.

Zwischenergebnis

Der Landwirt L. muss im Besitz der Fahrerlaubnisklasse CE sein, um die in Rede stehende Fahrzeugkombination führen zu dürfen.

Prüfung der Klasse CE 79 (C1E > 12000 kg, L ≤ 3)

Allerdings ist (L) nicht im Besitz der vollen Klasse CE. Das geht aus der Eintragung der Schlüsselzahl «79 (C1E > 12000 kg, L ≤ 3)» hervor.

Die Erteilung einer Fahrerlaubnis stellt einen begünstigenden Verwaltungsakt i.S.d. § 35 VwVfG dar. Auflagen und Beschränkungen sind Nebenbestimmungen dieses Verwaltungsaktes (§ 36 VwVfG). Die Beschränkung ist dabei integrierter Bestandteil des Grundverwaltungsaktes. Daher verliert der Betreffende bei einer Zuwiderhandlung gegen eine fahrerlaubnisrechtliche Beschränkung seine Fahrerlaubnis.¹⁵

Die Eintragung der Schlüsselzahl «79 (C1E > 12000 kg, L ≤ 3)» kommt nur auf Scheckkartenführerscheinen in Frage, die aufgrund der Umschreibung eines Führerscheins der Klasse 3-alt hergestellt wurden. Dadurch sollte der Besitzstands-

¹⁵ Hentschel/König/Dauer, Rn. 4 zu § 21 StVG und Rn. 8 zu § 23 FeV; Janiszewski, Rn. 619; Burmann/heß/Jahnke/Janker, Rn. 17a zu § 2 StVG; Bouska/Laefferenz, Rn. 5 zu § 23 FeV; BGHSt 32, 80 (= NJW 1984, 65).

wahrung Genüge getan werden. Mit der Fahrerlaubnisklasse 3-alt konnten nämlich Züge u.a. mit Doppelachsanhängern auch dann geführt werden, wenn die zGM des Zuges mehr als 12000 kg betrug. So war es z.B. aufgrund der Bestimmung des § 42 I Nr. 3 StVZO möglich, Fahrzeugkombinationen bis zu 18750 kg unter Klasse 3-alt zu fahren.¹⁶ Um auch diesen Anwendungsfall im Rahmen der Besitzstandsregelung zu erfassen, wird bei der Umstellung der Klasse 3-alt dieser Überhang zusätzlich gewährt. Da dies nach neuem Fahrerlaubnisrecht jedoch in die Klasse CE fällt, wird dieser Teil als beschränkte Klasse CE mit der Schlüsselnummer «79 (C1E >12000 kg, L ≤ 3)» erteilt.

Die Schlüsselzahl 79 manifestiert also die aus Klasse 3 resultierende Berechtigung zum Führen von:

- dreiachsigen Zügen mit Zugfahrzeug der Klasse C1 und mehr als 12000 kg zGM
- Zügen mit einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und zulassungsfreien Anhängern, wobei die Gesamtmasse mehr als 12000 kg betragen kann
- dreiachsigen Zügen aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger, bei denen die zGM des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeuges übersteigt

Die Berechtigung nach Schlüsselzahl CE «79 (C1E >12000 kg, L ≤ 3)» unterliegt dem Vorbehalt, dass damit nur Fahrzeugkombinationen mit nicht mehr als drei Achsen erfasst werden. Die streitbefangene Fahrzeugkombination verfügt über vier Achsen. (L) kann sich aus diesem Grunde nicht auf seine beschränkte Klasse CE berufen.

Zulässig ist allerdings auch das Führen einer Fahrzeugkombination bestehend aus einem wie vor beschriebenen Zugfahrzeug und zulassungsfreien Anhängern, wobei auch hier die Gesamtmasse mehr als 12000 kg betragen kann.

Wie oben unter Punkt 1.2 jedoch bereits geprüft, handelt es sich bei dem verwendeten Iof Anhänger nicht mehr um einen zulassungsfreien Anhänger. Vielmehr unterliegt dieser Anhänger aufgrund seiner missbräuchlichen Benutzung jetzt der Zulassungspflicht.

Die vorgenannten Berechtigungen gelten des Weiteren aufgrund der Erläuterungen zur Schlüsselzahl «79 (C1E >12000 kg, L ≤ 3)» in Anlage 9 FeV auch nicht für Sattelzüge mit einer zGM von mehr als 7,5 t.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Fahrzeugkombination mit einem Starrdeichselanhänger, weshalb diese Einschränkung hier nicht greift.

Etwas Anderes könnte sich ergeben, wenn es fahrerlaubnisrechtlich eine Gleichsetzung von Sattelanhängern mit Starrdeichselanhängern gäbe. Das aber wird nach hier vertretener Ansicht mit nachfolgender Begründung abgelehnt:

¹⁶ Amt. Begr. zu § 6 VI FeV [VkB1. 1998, S. 982 (1065)]; Dauer/Glowalla/Brauckmann, S. 99.

2.1.5 Exkurs zu der Frage, ob Starrdeichsel- und Zentralachsanhänger den Sattelanhängern gleichgestellt sind

Allgemein gibt es bei Anhängern je nach Betrachtungsweise drei¹⁷ bzw. vier¹⁸ Grundbauformen:

- Gelenkdeichselanhänger
- Sattelanhänger
- Starrdeichselanhänger
- Zentralachsanhänger

Gemeinschaftsrechtlich werden sie der Fahrzeugklasse O₁₋₄ zugeschlagen.

Sattelanhänger

Nach der VO(EU)¹⁹ ist ein Sattelanhänger ein Anhänger, der ausgelegt und gebaut ist, um an eine Zugmaschine so angekuppelt zu werden, dass auf das Zugfahrzeug eine beträchtliche Stützlast einwirkt.

Das KBA²⁰ ergänzt hierzu: Die für eine Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung muss aus einem Zugsattelzapfen bestehen.

Der Verordnungsgeber hat in § 2 Nr. 19 FZV die Definition aus Artikel 1 lit. r) WÜ²¹ übernommen: Anhänger, die mit einem Kfz so verbunden sind, dass sie teilweise auf diesem aufliegen und ein wesentlicher Teil ihres Gewichts oder ihrer Ladung von diesem getragen werden.

Nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern²² werden sie als „SAnh“ in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen.

Auffallend ist, dass das WÜ keine Definitionen zu den Begriffen Starrdeichselanhänger und Zentralachsanhänger bereithält. Da aber gemeinschaftsrechtliche Regelungen dem WÜ ohnehin vorgehen und EU-Verordnungen unmittelbare Rechtswirkungen in den Mitgliedstaaten entfalten²³, ist letztlich auf die Definitionen der VO(EU) abzustellen.

Nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern²⁴ werden sie als „SAnh“ in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen.

¹⁷ Konitzer/Wehrmeister, Rn. 6 zu § 34 StVZO.

¹⁸ VO(EU) 678/2011 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kfz und Kraftfahrzeuganhängern [...] vom 14.07.2011 (ABl. EU vom 15.07.2011 Nr. L 185/30).

¹⁹ VO(EU) 678/2011, a.a.O. (Fn 1), Anhang II Teil C Nr. 4.

²⁰ Seite 30 Fn. 5.4

²¹ Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968 [BGBl. II (1977), S. 811].

²² KBA Stand: September 2015.

²³ Artikel 288 AEUV (ex-Artikel 249 EG-Vertrag).

²⁴ KBA Stand: September 2015.

Starrdeichselanhänger

Dabei handelt es sich gemäß VO(EU) um Anhänger mit einer Achse (Achsgruppe), der mit einer Deichsel ausgestattet ist, die konstruktionsbedingt eine ruhende Last von höchstens 4000 daN auf das Zugfahrzeug überträgt und der nicht unter die Begriffsbestimmung für einen Zentralachsanhänger fällt. Die bei einer Fahrzeugkombination zu verwendete Kupplung darf nicht aus einem Zugsattelzapfen und einer Sattelkupplung bestehen.

Nationalrechtlich werden sie wie folgt bezeichnet: Anhänger mit einer Achse oder Achsgruppe, bei dem

- die winkelbewegliche Verbindung zum ziehenden Fahrzeug über eine Zugeinrichtung (Deichsel) erfolgt,
- diese Deichsel nicht frei beweglich mit dem Fahrgestell verbunden ist und deshalb Vertikalmomente übertragen kann und
- nach seiner Bauart ein Teil seines Gesamtgewichts von dem ziehenden Fahrzeug getragen wird.

Nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern²⁵ werden sie als „SDAnh“ in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen.

Zentralachsanhänger

Nach der VO(EU) handelt es sich dabei um Anhänger, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige Stützlast, die 10% der größten Masse des Anhängers bzw. eine Last von 1000 daN nicht übersteigt, auf das Zugfahrzeug übertragen wird.

Nationalrechtlich wird der Zentralachsanhänger als eine Untergruppe des Starrdeichselanhängers betrachtet²⁶: Starrdeichselanhänger, bei dem

- die Achse oder Achsgruppe nahe am Massenschwerpunkt des Fahrzeugs angeordnet ist und
- nach seiner Bauart kein wesentlicher Teil seines Gesamtgewichts vom ziehenden Fahrzeug getragen wird.

Nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern²⁷ werden sie ebenfalls als „SDAnh“ in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen.

Vergleich

Der Unterschied zwischen den drei Anhängerarten besteht im Wesentlichen darin:

Der Sattelanhänger wird auf eine Zugmaschine so „aufgelegt“, dass ein „wesentlicher“ Teil ihres Gewichts von dieser getragen wird. Die für diese

²⁵ KBA Stand: September 2015.

²⁶ Konitzer/Wehrmeister, Rn. 6 zu § 34 StVZO.

²⁷ KBA Stand: September 2015.

Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung muss aus einem Zugsattelzapfen bestehen.

Der Starrdeichselanhänger wie auch der Zentralachsanhänger werden im Unterschied dazu an einen Lkw angehängt. Hier darf kein wesentlicher Teil seines Gesamtgewichts vom ziehenden Fahrzeug getragen werden.

Fahrerlaubnisrechtliche Betrachtung

Das StVG enthält in § 6 einen Ermächtigungskatalog für das BMV, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über die dort enthaltenen Regelungen zu erlassen. Dem ist das Fachministerium vor allem durch Erlass der StVO, StVZO, FZV und FeV einschließlich zugehöriger Ausnahmeverordnungen nachgekommen. Bis zur Neuordnung des Zulassungs- und Fahrerlaubnisrechts durch Erlass der FZV und der FeV waren zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Bestimmungen der StVZO zu entnehmen.

Bereits hier war fraglich, ob die ausweislich der Typgenehmigung erfolgte Bewertung eines Kfz auch für andere Rechtsgebiete, namentlich das Fahrerlaubnisrecht, bindend und insofern ein Rückgriff auf die Beschaffenheits- und Ausrüstungsvorschriften der StVZO zulässig war.

Seither wird sowohl das Zulassungs- als auch das Fahrerlaubnisrecht zunehmend durch das Gemeinschaftsrecht bestimmt. Die Verkehrssicherheit ist als Gemeinschaftsaufgabe in den EG-Vertrag aufgenommen worden. Gemäß Artikel 288 AEUV (= ex-Artikel 249 EG-Vertrag) erlassen die zuständigen Organe Verordnungen, Richtlinien, Beschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen. Hierbei kommt insbesondere der 3. Führerscheinrichtlinie sowie der VO(EU) 678/2011 [Rahmenrichtlinie (i.V.m. Richtlinie 2007/46/EG)] und der VO(EU) 168/2013²⁸ (ex-Richtlinie 2002/24/EG) über die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen Bedeutung zu.

Aber auch unter der Ägide der FZV und der FeV gilt: Die Zulassung enthält die fahrzeugbezogene Genehmigung, am Straßenverkehr teilzunehmen. Eine darüber hinausgehende, die Fahrerlaubnisklassen betreffende konstitutive Bestimmung der Fahrzeugart ist ihr abzusprechen. Das unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr prioritäre Fahrerlaubnisrecht kann nicht dem Zulassungsrecht unterworfen werden. Der überragenden ordnungsrechtlichen Bedeutung des Fahrerlaubnisrechts liefe es zuwider, wenn eine (fehlerhaft) erteilte Zulassung auch für das übrige Recht Geltung beanspruchen und auf die Fahrerlaubnisklassen gewissermaßen durchschlagen könnte.²⁹

Sowohl die 3. Führerscheinrichtlinie als auch die FeV erwähnen nur den Anhänger und den Sattelanhänger. Das lässt darauf schließen, dass Starrdeichselanhänger und Zentralachsanhänger zu den „gewöhnlichen“ Anhängern gezählt werden. Aufgrund fehlender Definitionen muss hierzu nun doch wieder auf die Begriffsbestimmungen der VO(EU) und der insofern übereinstimmenden FZV zurückgegriffen werden. Die dort

²⁸ VO(EU) 168/2013 vom 15.01.2013 (ABl. EU vom 02.03.2013 Nr. L 60/52).

²⁹ Sandherr, Anm. zu OLG München DAR 2010, 653; vgl. Hentschel/König/Dauer, Rn. 20 zu § 1 StVG.

beschriebenen technischen Unterschiede ziehen aufgrund der Regelungen des § 6 I Satz 2 FeV keine unterschiedliche fahrerlaubnisrechtliche Bewertung nach sich, wohl aber dann, wenn die Besitzstandsregelungen, mithin altes Fahrerlaubnisrecht zum Tragen kommen. Das wird noch einmal deutlich in der unterschiedlichen Berechnung der zGM dieser Fahrzeugkombinationen gemäß § 34 VII StVZO. Bei Sattelzügen errechnet sich die zGM unter Abzug der Aufliegebelastung (Nr. 3) während bei Verwendung von Starrdeichselanhängern die Stützlast (Nr. 2) abgezogen wird. Letztere darf jedoch maximal 1000 bzw. 4000 kg betragen, wo hingegen die Aufliegebelastung eines Sattelanhängers wesentlich höher ist.

Eine Gleichsetzung von Sattelanhängern und Starrdeichsel-, bzw. Zentralachsanhängern im Fahrerlaubnisrecht verbietet sich also, weil

- der Gemeinschaftsrechtsgeber deutlich zwischen vier Grundformen unterscheidet,
- in der StVZO zwei unterschiedliche Berechnungen zur Ermittlung der zGM von Sattelzügen und Fahrzeugkombinationen mit Starrdeichsel- und Zentralachsanhängern aufgeführt sind,
- im Fahrerlaubnisrecht nur zwischen Anhängern und Sattelanhängern unterschieden wird,
- in Anlage 9 in der Schlüsselzahl «79 (C1E >12000 kg, L ≤ 3)» explizit auf Sattelanhänger abgestellt wird.

Daran ändert auch nichts, dass in der FZV nur Sattelanhänger aufgeführt sind. Unter die dortige Definition (§ 2 Nr. 19) lassen sich Starrdeichsel- und Zentralachsanhänger nicht subsumieren, weil Letztere weder auf dem Kfz aufliegen noch ein wesentlicher Teil ihres Gewichts von diesem getragen werden.

2.1.6 *Aufgrund der Formulierung der Besitzstandsregelung des § 6 VI FeV₂₀₁₃ ist darüber hinaus eine Parallelprüfung des alten Fahrerlaubnisrechts (hier: § 5 I StVZO-alt) möglich.*

Im alten Fahrerlaubnisrecht errechnete sich die zGM einer Fahrzeugkombination bestehend aus einem Zugfahrzeug und einem Starrdeichselanhänger oder Sattelanhänger nach § 5 I StVZO-alt und damit entgegen § 6 I Satz 2 FeV₂₀₁₃ nach der Formel des § 34 VII StVZO, also unter Berücksichtigung der Aufliegebelastung. Der § 5 I StVZO-alt hebt dabei nur auf die „aufgesattelten Anhänger“ ab, meint also ganz offensichtlich nur Sattelanhänger im Gegensatz zu den Starrdeichselanhängern. So sieht es auch der Ordnungsgeber, denn sonst hätte er nicht in der Schlüsselzahl «79 (C1E >12000 kg, L ≤ 3)» auch auf Sattelanhänger abgehoben. Rechtsprechung und Literatur zur unterschiedlichen Betrachtung von Starrdeichsel- und Sattelanhängern liegen soweit ersichtlich dazu nicht vor. Ausgehend von einer maximalen zGM der Zugmaschine von 7490 als oberste Grenze für die Klasse C1 ergibt sich bei Zugrundelegung der Formel des § 34 VII StVZO eine zGM der Fahrzeugkombination von (zGM 6290 kg + zGM 16000 kg – Stützlast 2000 kg) = 20290 kg.

Auch hier bleibt festzuhalten, dass es sich auch entgegen der Regelung aus § 5 I StVZO-alt um eine Fahrzeugkombination von mehr als drei Achsen mit einem nunmehr auch zulassungspflichtigen Anhänger handelt. Als Starrdeichselanhänger unterfällt er jedoch nach hier vertretener Ansicht nicht der Begrenzung für „aufgesattelte Anhänger“ (siehe jedoch die Diskussion einige Zeilen vorher).

Ergebnis

Der Landwirt L. muss im Besitz der vollen Fahrerlaubnisklasse CE sein, um die in Rede stehende Fahrzeugkombination führen zu dürfen.

2.1.7 Strafbarkeit i.S.d. § 21 I StVG

Obersatz

Aus der Vorprüfung ergibt sich, dass (L) im Verdacht steht, sich durch das Führen der genannten Fahrzeugkombination i.S.d. § 21 I Nr. 1 StVG – Fahren ohne Fahrerlaubnis - strafbar gemacht zu haben.

Objektiver Tatbestand

Dazu müsste er im öffentlichen Straßenverkehr ein Kfz geführt haben, ohne im Besitz der dazu erforderlichen Fahrerlaubnis zu sein.

Die einschlägigen Tatbestandsmerkmale wurden bereits sämtlich mit folgendem Ergebnis geprüft:

(L) hat den objektiven Tatbestand des § 21 I Nr. 1 StVG erfüllt.

Subjektiver Tatbestand

Der subjektive Tatbestand des § 21 I Nr. 1 StVG ist erfüllt, wenn der Täter vorsätzlich gehandelt hat. Vorsatz ist der Wille zur Verwirklichung eines Straftatbestandes in Kenntnis aller seiner objektiven Tatumstände.

Im Falle des § 21 II Nr. 1 StVG genügt jedoch bereits die fahrlässige Tatbestandsverwirklichung.

Rechtswidrigkeit und Schuld

Rechtfertigungs- sowie Schuldausschließungs- oder Entschuldigungsgründe sind im Sachverhalt nicht erkennbar.

Somit hat sich (L) i.S.d. § 21 I Nr. 1 StVG strafbar gemacht. Dies stellt ein Officialdelikt und ein Vergehen dar.

3 Kraftfahrzeugsteuer

3.1 Steuerrechtliche Prüfung der Zugmaschine

Gemäß § 1 I Nr. 1 KraftStG unterliegt das Halten von inländischen Fahrzeugen der Kraftfahrzeugsteuer.

Bei den in Rede stehenden Fahrzeugen handelt es sich sowohl bzgl. der Zugmaschine als auch des Anhängers um solche, die dem inländischen Zulassungsverfahren unterliegen.

Eine Ausnahme könnte sich allerdings aus § 3 Nr. 7 KraftStG ergeben. Danach sind Zugmaschinen und Anhänger hinter Zugmaschinen dann von der Steuerpflicht befreit, wenn und solange sie in Iof Betrieben ausschließlich zu Iof Zwecken verwendet werden.

Ausweislich des Sachverhaltes ist der Zugmaschine ein grünes Kennzeichen nach § 9 II FZV zugeteilt worden. Dieses weist die Zugmaschine als steuerbefreites Fahrzeug aus.

Begünstigt sind danach Zugmaschinen i.S.d. § 2 Nr. 16 FZV³⁰ und Kfz-Anhänger, solange sie zu einem in § 3 Nr. 7 lit. a) – e) KraftStG aufgeführten begünstigten Zweck verwendet und von einer solchen Zugmaschine gezogen werden³¹. Die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 KraftStG wird nur bei ausschließlicher Verwendung im Iof Betrieb gewährt. Jede – auch einmalige oder unentgeltliche, nur gelegentlich gewerbliche – Nutzung der begünstigten Fahrzeuge zu anderen als Iof Zwecken schließt die Steuerbefreiung grundsätzlich aus.³²

Im vorliegenden Fall wurde die Fahrzeugkombination nicht zu Iof Zwecken verwendet [s.o. (Kap. 1)]. Daher kann sich Landwirt L. nicht auf die steuerbefreiende Vorschrift des § 3 Nr. 7 KraftStG berufen und unterliegt der Steuerpflicht nach § 1 I Nr. 1 KraftStG.

Die Frage, ob sich daraus eine Straftat nach § 370 AO resp. eine Ordnungswidrigkeit nach § 378 AO ergibt, stellt sich in der polizeilichen Praxis nicht, da die Polizei ohnehin eine Mitteilungspflicht gegenüber den Finanzbehörden aufgrund entsprechender Erlassvorgaben hat.

3.2 Steuerrechtliche Prüfung des Anhängers

Zur Steuerpflicht s.o.

Bezüglich des Anhängers könnte sich eine Ausnahme aus § 3 Nr. 1 KraftStG ergeben. Danach bleiben Fahrzeuge, die nach § 3 II FZV vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind, steuerfrei.

Grundsätzlich handelt es sich bei dem hier verwendeten Iof Anhänger um einen zulassungsfreien Anhänger i.S.d. § 3 II Nr. 2 lit. a) FZV. Da dieser Anhänger jedoch

³⁰ Zens, Tz. 16 b) (Seite 21).

³¹ Zens, Tz. 16 d) (Seite 23).

³² Zens, Tz. 16 f) (Seite 25).

zweckentfremdet eingesetzt wurde, unterliegt er der Zulassungspflicht [s.o. (Kap. 1.2)].

Das stellt steuerrechtlich eine widerrechtliche Benutzung i.S.d. § 2 V KraftStG dar. Darunter versteht man die Benutzung eines Fahrzeugs ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung.

Wäre das Halten dieses Fahrzeugs aufgrund einer anderen Vorschrift (etwa § 3 Nr. 7 KraftStG) von der Steuer befreit, greift der Ergänzungstatbestand nicht ein.³³ Da dies jedoch wie vor beschrieben nicht der Fall ist, ergibt sich eine Steuerpflicht nach § 1 I Nr. 3 KraftStG.

Zu §§ 370, 378 AO siehe oben.

4 Versicherungsrecht

(noch nicht eingestellt)

