

Abschleppen und Schleppen durch gewerbliche Abschleppunternehmen (Teil 1)

Bei Abschleppunternehmen werden als Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) ausgewiesene zulassungsfreie und damit auch steuerbefreite Abschleppwagen eingesetzt. Deren Zweckbindung erlaubt jedoch nur das durch Nothilfe geprägte Abschleppen. Der Umfang des Abschleppens in Abgrenzung zum genehmigungspflichtigen Schleppen ist nicht erst seit der Novellierung des § 33 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) selbst bei Abschleppunternehmen umstritten. Die hierzu veröffentlichten Empfehlungen des BMVI bleiben unklar. Der zweiteilige Artikel klärt die Rechtsfolgen. *Von Bernd Huppertz*



© neftizin/fotolia

Autor Bernd Huppertz kommentiert im Beitrag kritisch die Empfehlungen des BMVI (VkBBl. 2014, 503) zum Thema Abschleppwagen

1. Abschleppen vs. Schleppen

1.1 Begriff Abschleppen

Abschleppen ist das Verbringen eines betriebsunfähigen¹ oder zumindest in seiner Betriebssicherheit beeinträchtigten² Fahrzeugs zu

einem möglichst nahe gelegenen Bestimmungsort. Dabei spielt es keine Rolle, ob das abgeschleppte Fahrzeug auf einem Abschleppwagen³ oder einem Anhänger⁴ aufgeladen wird oder mit allen Achsen (Rädern) auf der Fahrbahn läuft oder nur mit einer. Das kann der Fall sein, wenn das abzuschleppende Kfz mit einer Achse an einer beson-

deren Hebe- oder Befestigungsvorrichtung [Heckhubvorrichtung⁵ (Hubarm, Abschleppbrille, Hubbrille), Radroller, hydraulischer Liftarm⁶ (Unterfahrift)], auf einer Schleppachse⁷ oder auf der Ladefläche angehängen beziehungsweise aufgelegt wird.

Ein Fahrzeug ist betriebsunfähig, wenn es wegen technischer Mängel mit eigener Motorkraft nicht bestimmungsgemäß verwendet oder nur mit wesentlich beeinträchtigter Betriebssicherheit gefahren werden kann.⁸ Dabei kommt es nach Sinn und Zweck der Bestimmung nicht auf den Grund der Betriebsunfähigkeit⁹ an. So kann es sich auch um eine „selbstverschuldete“¹⁰ Betriebsunfähigkeit handeln¹¹ oder zum Beispiel um Öl-, Batterie-, Kühlwasser- und Kraftstoffmangel.¹² Ausgangsort muss nicht die Straße sein, sondern der Ort, an dem die Betriebsunfähigkeit eingetreten ist¹³, unter Umständen also auch ein Hinterhof, eine Garage oder eine Werkstatt (auch als Zwischenstation eines Abschleppvorgangs¹⁴). Gleichgültig ist auch, wie lange die Betriebsunfähigkeit zurückliegt beziehungsweise wann diese eingetreten ist.¹⁵

Weder Literatur¹⁶ noch Rechtsprechung¹⁷ definieren eindeutig, über welche Entfernungen ein betriebsunfähiges Fahrzeug abgeschleppt werden darf. Der Entscheidung des OLG Celle¹⁸ (= nicht mehr als 45 km) ist wegen ihres klarstellenden und restriktiven Charakters ausdrücklich zuzustimmen, obwohl auch durch sie weiterhin die Prüfung, ob nicht im Einzelfall auch eine weitere Entfernung zulässig sein kann, nicht entfällt.¹⁹ Bei dem Verbringungsort muss es sich nicht um eine geeignete Werkstatt handeln; infrage kommen auch der nächstgelegene Abstellplatz oder Verschrottungsbetrieb. Allerdings rechtfertigt allein die günstige Preisgestaltung einer Werkstatt an sich noch keine erhebliche Ausdehnung der Fahrtstrecke; ein Unternehmer, der betriebsunfähige ausländische Lkw über 100 km zieht, damit sie im benachbarten Heimatland kostengünstiger repariert werden können, benötigt dafür also eine Schleppgenehmigung.²⁰ Diese

Grenze soll jedoch auf 150 km um den Sitz des Genehmigungsinhabers ausgedehnt werden können.²¹ Dauer²² möchte zu einer restriktiven Auslegung des Abschleppens zurückkehren, weil „zulässiges Abschleppen von betriebsunfähigen Kfz ohne Ausnahmegenehmigung von § 33 StVZO ausnahmsweise nur dann angenommen werden kann, wenn und soweit ein liegengeliebenes Kfz im Wege der Nothilfe auf eigenen Rädern aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt wird, um die durch das betriebsunfähig gewordene Kfz entstandene Gefahr kurzfristig zu beseitigen. Abschleppen ist nur das Ziehen eines betriebsunfähigen Kfz hinter einem anderen Kfz, wie der in dem Begriff Abschleppen enthaltene Begriff Schleppen deutlich macht. Das Abtransportieren eines betriebsunfähigen Kfz auf einem Anhänger kann demnach nicht als Abschleppen angesehen werden.“

1.2 Begriff Schleppen

Liegt kein Abschleppen im Sinne des Nothilfedankens vor oder werden die Grenzen der Nothilfe beim Abschleppen überschritten, ist das Mitführen eines Kfz hinter einem anderen Kfz als Schleppen im Sinne des § 33 StVZO anzusehen.²³

Schleppen ist das planbare Fortbewegen betriebsfähiger, betriebsunfähiger oder verunfallter Fahrzeuge hinter anderen Kfz²⁴; bei betriebsunfähigen oder verunfallten Fahrzeugen allerdings nur dann, wenn die Grenzen der Nothilfe beim Abschleppen überschritten werden.

Durch die 48. ÄndVO²⁵ wurden die bis 31.7.2013 in § 33 Abs. 2 StVZO a.F. aufgeführten Sonder Vorschriften zum Schleppen von Fahrzeugen mit der Begründung²⁶ gestrichen, „das Schleppen auch von schweren Nutzfahrzeugen sei mit der Technik moderner und spezieller Schleppfahrzeuge heute durchaus möglich und leistbar. Die von einer derartigen Fahrzeugkombination ausgehende übermäßige Straßenbelastung oder gar Verkehrsgefährdung wird nicht größer bewertet, als sie im Vergleich zu einer ähnlich großen Fahrzeugkombination des genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehrs im Allgemeinen ausgeht.“

Der Ordnungsgeber versprach, „die Voraussetzungen und Bedingungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in einer Richtlinie niederzulegen.“²⁷ Veröffentlicht wurden nur „Empfehlungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO“.²⁸ Mit deutlicher Kritik weist Dauer²⁹ zu Recht darauf hin, dass die Empfehlungen gerade nicht auf § 33 StVZO abstellen. Sie regeln den Einsatz von Abschleppwagen und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen.³⁰

Die Empfehlungen definieren zunächst das Abschleppen im Einklang mit der oben genannten Definition eines als Nothilfe geprägten Transports unvorhersehbar betriebsunfähig gewordener Fahrzeuge.³¹ Für Verwirrung sorgt allerdings, dass „hierzu auch ein Abschleppen mangelbehafteter Fahrzeuge oder ein behördlich angeordnetes Entfernen von gefährlichen Verkehrshindernissen gezählt werden kann“.³²

Die behördliche Anordnung, ein Fahrzeug zu entfernen, kann verschiedene Gründe haben und stützt sich je nach Fallgestaltung auf unterschiedliche Rechtsgrundlagen. Das reicht vom Entfernen verunfallter oder betriebsunfähig/betriebsunsicher liegender Fahrzeuge über die Sicherstellung zur Gefahrenabwehr (Falschparker, Eigentumssicherung) bis hin zur Sicherstellung zur Durchführung strafprozessualer Maßnahmen. Hier drängt sich die Frage auf, ob in den letztgenannten Fällen auch durchaus betriebsfähige/betriebssichere Fahrzeuge dem Begriff des Nothilfe geprägten Abschleppens unterworfen werden sollen. Das aber soll nach Ansicht des BMVI nicht so sein³³: *„Schleppen ist das Fortbewegen von betriebsfähigen und betriebsunfähigen Kraftfahrzeugen hinter anderen Kraftfahrzeugen im Gegensatz zum Abschleppen von betriebsunfähigen Fahrzeugen und Zügen zur Räumung der Straße aus Gründen der Verkehrssicherheit (Beseitigung eines Verkehrsnotstands, soweit die Betriebsunfähigkeit des Fahrzeuges oder Zuges dazu zwingt; Unzumutbarkeit des Verzichts auf das Fortbewegen). Abschleppen „setzt Betriebsunfähigkeit des gezogenen Fahrzeuges voraus. [...] Somit ist für betriebssichere und/oder betriebsfähige Fahrzeuge Abschleppen im Sinne der StVZO/StVO nicht zulässig.“*

In diesen Fällen liegt ein genehmigungspflichtiges Schleppen vor. In Ermangelung von Sondervorschriften etwa im Sinne des § 33 Abs. 2 StVZO a.F. ist dazu nach den allgemeinen Grundsätzen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO zu verfahren.³⁴

Liegt die zum Schleppen erforderliche Ausnahmegenehmigung nicht vor, handelt es sich um ein nicht genehmigtes Schleppen entgegen § 33 Abs. 1 StVZO.³⁵

1.3 Zulassungsrechtliche Auswirkungen

Bis zur Novellierung des Zulassungsrechts stützte sich die Zulässigkeit des Abschleppens auf § 18 Abs. 1 Satz 1 StVZO a.F. Danach stellten abgeschleppte betriebsunfähige Fahrzeuge und Abschleppachsen keine Anhänger im zulassungsrechtlichen Sinne dar.³⁶ Diese Aussage ist nicht in die Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV) übernommen worden.³⁷ Der Ordnungsgeber geht ganz offensichtlich davon aus, dass die unter dem Nothilfedanken abgeschleppten Fahrzeuge zugelassen sind oder aufgrund anderer Vorschriften ohnehin zulassungsfrei sind. Damit wird auch klargestellt, dass die Inbetriebnahme eines zulassungspflichtigen, aber nicht zugelassenen Fahrzeugs auch auf dem Umweg des Abschleppens nicht zulässig ist.³⁸

Letztlich wird man jedoch aufgrund des Fehlens einer ausdrücklichen Regelung annehmen müssen, dass die Zulässigkeit des Abschleppens betriebsunfähiger Fahrzeuge ohne Ausnahmegenehmigung von § 33 StVZO auf Gewohnheitsrecht beruht.³⁹

Liegt kein Abschleppen vor, muss das Kfz (mindestens⁴⁰) als Anhänger zugelassen sein.

1.4 Fahrerlaubnisrechtliche Auswirkungen

Beim Abschleppen eines Kfz genügt gemäß § 6 Abs. 1 S. 4 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) die Fahrerlaubnis für die Klasse des abzuschleppenden (ziehenden) Fahrzeugs.⁴¹ Der Fahrer des



© chungking/Fotolia

Abschleppen ist das Verbringen eines betriebsunfähigen oder zumindest in seiner Betriebssicherheit beeinträchtigten Fahrzeugs zu einem möglichst nahe gelegenen Bestimmungsort.

abgeschleppten Fahrzeugs muss lediglich geeignet (§ 2 Abs. 4 Straßenverkehrsgesetz (StVG)) sein, denn er führt zwar ein Fahrzeug, dieses aber nicht als Kfz.⁴²

Da die Vorschriften über die Anhängelast (§ 42 Abs. 2a StVZO) nicht gelten, kann für das Abschleppen eines betriebsunfähigen Fahrzeugs ein ausreichend großer Anhänger gewählt und dieses Fahrzeug aufgeladen werden.⁴³ Auf den

Besitz der entsprechenden Klasse E kommt es nicht an.

Liegt kein Abschleppen vor, benötigt der Führer des abschleppenden (ziehenden) Kfz dabei diejenige Fahrerlaubnis, die erforderlich wäre, wenn das geschleppte Fahrzeug ein regulärer Anhänger wäre, also je nach Zusammenstellung des Zuges die Fahrerlaubnis der Klasse B, BE, C1E oder CE.⁴⁴

Der Geschleppte benötigt nach der bis zur Novellierung⁴⁵ des § 33 StVZO geltenden Fassung die Fahrerlaubnis für das geschleppte Kfz.⁴⁶ Die vorgenannten Empfehlungen des BMVI machen jedoch keine Angaben zur Fahrerlaubnis.

1.5 Auswirkungen hinsichtlich der Bau- und Betriebsvorschriften

Das Abschleppen wird in diesem Zusammenhang in den §§ 42 Abs. 2a, 43 Abs. 3 und 53 Abs. 8 StVZO erwähnt.

Hier ist vor allem auf die zulässigen Höchstgrenzen der gezogenen Anhängelast nach § 42 Abs. 1, Abs. 2 StVZO hinzuweisen. Das Abschleppen betriebsunfähiger Fahrzeuge ist nämlich davon befreit. Diese Vorschrift soll überdies auch dann Anwendung finden, wenn ein betriebsunfähiges Fahrzeug auf einem Anhänger transportiert wird.⁴⁷ Da es sich dabei um eine Maßnahme im Sinne des Nothilfedankens handelt, wird man konsequenterweise zu dem Schluss kommen müssen, dass auch die Vorschriften über die höchstzulässigen Achslasten und Gewichte (§ 34 StVZO) und die Stützlast (§ 44 StVZO) bei erlaubtem Abschleppen nicht eingehalten werden müssen.⁴⁸

1.6 Auswirkungen hinsichtlich der StVO

Beim Abschleppen eines auf der Autobahn liegen gebliebenen Fahrzeugs ist die Autobahn bei der

nächsten Ausfahrt zu verlassen. Beim Abschleppen eines außerhalb der Autobahn liegenden gebliebenen Fahrzeugs darf nicht auf die Autobahn eingefahren werden (§ 15a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)).

Die Vorschrift betrifft nur das Abschleppen, nicht auch das Schleppen.⁴⁹ Der Nothilfegedanke impliziert, dass das Abschleppen vom Pannenort nur zu bestimmten Zielorten auf kürzestem Weg zulässig ist.⁵⁰ Die durch die Rechtsprechung⁵¹ festgelegten Höchstgrenzen dürften regelmäßig über die nächste Autobahnausfahrt hinausgehen, was dann eine Ausnahmegenehmigung erforderlich machen würde. Liegt (zum Beispiel wegen Überschreitung dieser Höchstgrenze) ein Schleppen vor, bedarf es ohnehin einer Schleppgenehmigung.

Widersprüchlich erscheint in diesem Zusammenhang die Empfehlung des BMVI.⁵² [Danach] „soll eine erteilte Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO im Rahmen der beschriebenen Ausnahmen auch für den Abschleppverband zum Abschleppen nach dem Notbehelfsgedanken im Sinne des § 15a StVO ohne weitere StVZO-Genehmigungen, jedoch nur bis zu einer max. Entfernung von 150 km um den Sitz des Genehmigungsinhabers gelten. Die Vorschriften in § 15a StVO bleiben von einer Genehmigung nach dieser Empfehlung unberührt.“

Eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO darf wegen ihrer bereichsspezifischen Normenwirkung keine Gestattung entgegen § 15a StVO beinhalten. Hierfür stehen die §§ 29, 46 StVO zur Verfügung. §§



Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtet, und Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. BGH NJW 1969, 2155; OLG Düsseldorf VRS 54, 369; OLG Hamm VRS 57, 456; BayObLG NZV 1994, 163; OLG Celle NZV 1994, 242 (=VD 1994, 114 Anm. Huppertz); OLG Frankfurt NStZ-RR 1997, 93; OVG Münster VRS 106, 230; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, Rn. 19 ff. zu § 33 StVZO; Bachmeier/Müller/Starkgraff, Verkehrsrecht, 2. Aufl. 2014, Rn. 1 zu § 15a StVO
2. BayObLG, DAR 1992, 361 (362) zitiert bei Bär; BayObLG 25.11.1993 - 2 Ob OWi 469/93, NZV 1994, 163
3. BFH BStBl. III 1961, 166; BFH BStBl. III 1961, 508
4. BayObLG NZV 1994, 163; OLG Koblenz NZV 1998, 257 Anm. Huppertz; OLG Jena VRS 112, 365

5. Hubarme sind heckseitig am Abschlepp- und Bergungsfahrzeug montierte Einrichtungen zum Aufnehmen betriebsunfähiger Fahrzeuge unter einer Achse zum Zwecke des Abschleppens. Hubbrillen verfügen darüber hinaus über zusätzliche Einrichtungen, um Fahrzeuge an den Rädern einer Achse aufzunehmen
6. OLG Schleswig VRS 64, 234; OVG Münster VRS 106, 230
7. BFH BStBl. 1962, 13; BGH NJW 1984, 2479
8. BayObLG NZV 1994, 163; BayObLG DAR 1992, 361 (362) zitiert bei Bär
9. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 21 zu § 33 StVZO
10. OLG Hamm NJW 1979, 2416; OLG Celle NZV 1994, 242 (= VD 1994, 114 m Anm Huppertz); OLG Frankfurt NStZ-RR 1997, 93
11. Stollenwerk VD 1994, 257 (258)
12. LG München DAR 1957, 157; OLG Bremen NJW 1963, 726; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 8 zu § 33 StVZO; OLG Hamm DAR 1999, 178 (= VD 1999, 253 Anm. Huppertz); Bouska/Laevenenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, Rn. 18 zu § 6 FeV; Dvorak DAR 1984, 313; Huppertz VD 1991, 270; Huppertz VD 1995, 245; ders. VD 2000, 58
13. BGH VRS 37, 466 (467); OLG Koblenz NZV 1998, 257 Anm. Huppertz); OLG Zweibrücken Betrieb 1969, 837; OLG Zweibrücken VersR 1967, 274; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 22 zu § 33 StVZO
14. BayObLG VRS 65, 304; OLG Frankfurt NStZ-RR 1997, 93; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 22 zu § 33 StVZO
15. OLG Koblenz NStZ-RR 1997, 249 (= NZV 1998, 257 Anm. Huppertz); KG VRS 26, 125; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 22 zu § 33 StVZO
16. Weigelt DAR 1961, 137; Greuel DAR 1980, 332; Wiederhold VD 1979, 267; ders. VD 1980, 185; Huppertz VD 1992, 228 m.w.N.; ders. VD 2000, 58; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 22 zu § 33 StVZO; Bachmeier/Müller/Starkgraff, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 7 zu § 33 StVZO
17. BayObLG VRS 65, 304 (307); BayObLG VRS 15, 473; DAR 1992, 361 (362) zitiert bei Bär; OLG Koblenz NZV 1998, 257 (258); OLG Celle NZV 1994, 242; OLG Düsseldorf VM 68, 87; OVG Münster VRS 106, 230
18. OLG Celle NZV 1994, 242 (=VD 1994, 114 Anm. Huppertz)
19. Huppertz VD 1994, 202 (203); Rebler VD 2003, 323
20. Rebler VD 2003, 323; OVG Münster VRS 106, 230
21. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge) für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (VkB. 2014, 503)
22. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 23, 24 zu § 33 StVZO; vgl. Bachmeier/Rebler/Starkgraff, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 5 zu § 33 StVZO
23. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 30 zu § 33 StVZO; Bachmeier/Müller/Starkgraff, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 1 zu § 33 StVZO
24. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 11 zu § 33 StVZO; Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen)“ (VkB. 2014, 503, 515)
25. 48. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26.7.2013, BGBl. I 2803
26. Amtl. Beg. BR-Drucks. 445/13, S. 24 zu § 33 StVZO
27. Amt. Begr. BR-Drucks. 445/13, S. 24 zu § 33 StVZO
28. VkBl. 2014, 503
29. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 12 zu § 33 StVZO
30. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen) [VkB. 2014, 503 (515)]
31. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen, Nr. 1 Satz 1) [VkB. 2014, 503 (515)]
32. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen, Nr. 1 Satz 2) [VkB. 2014, 503 (515)]

33. Schreiben BMV vom 10.05.2016, Az.: K 16 – MB 6906
34. Vgl. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 13 zu § 33 StVZO; BVerwG DAR 2005, 582
35. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 30 zu § 33 StVZO
36. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 20 zu § 33 StVZO
37. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 6 zu § 1 FZV
38. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 6 zu § 1 FZV u. Rn. 19ff. zu § 33 StVZO
39. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 20 zu § 33 StVZO
40. Bachmeier/Müller/Starkgraff, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 12 zu § 33 StVZO; Rebler VD 2003, 323 (Der Verfasser hält die Zulassung des geschleppten Fahrzeugs z.B. als Pkw für ausreichend, weil der Halter damit der Zulassungspflicht allgemein nachgekommen ist.)
41. OLG Frankfurt NStZ-RR 1997, 93; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 25 zu § 6 FeV u. Rn. 11 zu § 21 StVG; Dauer/Glowalla/Brauckmann, Handbuch des Fahrerlaubnisrechts, 4. Aufl. 2013, S. 56; Heberlein/Miller DAR 2009, 288 (289)
42. BGHSt 36, 341 (= NZV 1990, 157 VD 1999, 253 Anm. Huppertz); amtl. Begr. zu § 6, VkB. 1998 S. 982 (1062); Hentschel/König/Dauer, Rn. 11 zu § 21 StVG; Dauer/Glowalla/Brauckmann, a.a.O. (Fn. 41), S. 56; Heberlein/Miller DAR 2009, 288 (289)
43. OLG Koblenz NStZ-RR 1997, 249 (= NZV 1998, 257 Anm. Huppertz); OLG Jena VRS 112, 365.
44. Bouska/Laeveren, a.a.O. (Fn. 12), Rn. 18 zu § 6 FeV; Dauer/Glowalla/Brauckmann, a.a.O. (Fn. 41), S. 56; Heberlein/Miller DAR 2009, 288 (289)
45. 48. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26.7.2013, BGBl. I S. 2803
46. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 17 u. 27 zu § 33 StVZO sowie Rn. 11 zu § 21 StVG; Bouska/Laeveren, a.a.O. (Fn. 12), Rn. 18; Heberlein/Miller DAR 2009, 288 (289)
47. OLG Koblenz NZV 1998, 257; a.A. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 1 zu § 42 StVZO.
48. Anm. Huppertz zu OLG Koblenz NZV 1998, 257 (258)
49. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 2 zu § 15a StVO
50. Bachmeier/Müller/Starkgraff, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 1 zu § 15a StVO
51. OLG Celle NZV 1994, 242 (=VD 1994, 114 Anm. Huppertz); OVG Münster VRS 106, 230
52. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen, Nr. 1 Satz 3 f.) [VkB. 2014, 503 (515)].

Abschleppen und Schleppen durch gewerbliche Abschleppunternehmen (Teil 2)

Bei Abschleppunternehmen werden als Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) ausgewiesene zulassungsfreie und damit auch steuerbefreite Abschleppwagen eingesetzt. Deren Zweckbindung erlaubt jedoch nur das durch Nothilfe geprägte Abschleppen. Der Umfang des Abschleppens in Abgrenzung zum genehmigungspflichtigen Schleppen ist nicht erst seit der Novellierung des § 33 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) selbst bei Abschleppunternehmen umstritten. Die hierzu veröffentlichten Empfehlungen des BMVI bleiben unklar. Der zweiteilige Artikel klärt die Rechtsfolgen. *Von Bernd Huppertz*



© Paul Zinken/dpa/picture-alliance

Autor Bernd Huppertz kommentiert im Beitrag kritisch die Empfehlungen des BMVI (VkB1. 2014, 503) zum Thema Abschleppen und Schleppen

2. Der Einsatz von Abschleppwagen

2.1 Abschleppwagen als Selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Bei gewerblichen Abschleppunternehmen werden zumeist spezielle Abschlepp- und Bergungsfahrzeuge eingesetzt, welche für das Abschleppen beziehungsweise das Bergen von Fahrzeugen gebaut sind. Der Begriff „Abschlepp- und Bergungsfahrzeuge“ wird [...] seitens der BG-Verkehr⁵³ „als Oberbegriff für die in der StVZO verwendeten und festgelegten Begriffe Abschleppwagen und Bergungsfahrzeuge verwendet“⁵⁴:

- Abschleppwagen sind Kraftfahrzeuge, die zum Bergen und Abschleppen von Unfallfahrzeugen mit einem in der Regel festen Ausleger (ohne Drehkranz) ausgerüstet sind, der in der Länge veränderlich und in der Neigung verstellbar sein kann.
- Bergungsfahrzeuge sind Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und den Einrichtungen dazu bestimmt sind, beschädigte oder liegen gebliebene Fahrzeuge mittels technischer Einrichtungen (zum Beispiel mittels Winde) auf die Ladefläche zu heben oder zu ziehen und dann abzutransportieren.

Auffallend dabei ist, dass der Begriff „Abschleppwagen“ nur einmal in § 53 Abs. 8 StVZO, der Begriff „Bergungsfahrzeug“ gar nicht verwendet wird.

Der Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen⁵⁵ definiert wie folgt: *Hierbei kann es sich um Abschleppwagen und/oder Mobilkrane (SAM) handeln, die aufgrund ihrer speziellen Bauart und zusätzlichen Ausstattung, wie zum Beispiel hydraulischer Hubvorrichtung (Unterfahrlift) und/oder einer beziehungsweise mehrerer Seilwinde/n in der Lage sind, mittels Kran beziehungsweise und/oder Seilwinde besonders Schwerfahrzeuge zu bergen und diese bei Bedarf unter Einsatz des Unterfahrlifts abzuschleppen oder zu schleppen.*

Auffallend hierbei ist, dass im letzten Halbsatz neben dem durch Nothilfe geprägten Abschlep-

pen auch das genehmigungspflichtige Schleppen angeführt wird.

Die Geschichte der Anerkennung von Abschleppwagen als zulassungsfreie und in der Folge auch steuerbefreite SAM zieht sich bei immer gleicher Begründung durch mehr als 80 Jahre Automobilgeschichte und verschiedene Verordnungen.⁵⁶ SAM wurden bereits durch Erlass des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 22.4.1936⁵⁷ von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren für Kfz ausgenommen. Die Anerkennung eines Abschleppwagens als SAM geht zurück auf den Erlass des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 6.1.1937⁵⁸ und die Richtlinien für die Begutachtung von Abschleppwagen (Kranwagen) als Arbeitsmaschinen vom 9.7.1967.⁵⁹ Danach sind Abschleppwagen „als Arbeitsmaschinen nur dann anerkannt, wenn sie ausschließlich zum Abschleppen von Fahrzeugen geeignet und bestimmt sind“. Entsprechend der Dienstanweisung (DA) zu § 18 Abs. 2 StVZO a.F. über die Anerkennung als SAM wurden die in Rede stehenden Abschleppwagen grundsätzlich als SAM anerkannt. Mit Wirkung zum 1.3.2007 trat unter anderem § 18 StVZO a.F. außer Kraft.⁶⁰ Mit Verlautbarung vom 16.1.2008 wurde dann auch die DA aufgehoben.⁶¹

Für die Einstufung als SAM gilt seither die aus den wie vor zitierten Verordnungen⁶² wörtlich übernommene Legaldefinition des § 2 Nr. 17 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV): „SAM sind Kfz, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind.“ Für die Beurteilung der Frage, ob nach § 2 Nr. 17 FZV ein Fahrzeug als SAM anzuerkennen ist, kann die Liste der nach der aufgehobenen Vorschrift der DA zu § 18 Abs. 2 StVZO a.F. eingestuft SAM lediglich als Entscheidungshilfe dienen.⁶³ Die Einstufung als SAM bringt – wie der nachfolgende Absatz kurz beschreibt – auch finanzielle Vorteile mit sich.

Abschleppwagen werden nach dem „Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern“⁶⁴ aktuell als SAM unter der Schlüsselnummer 16 0100 geführt. Sie sind zulassungsfrei [§ 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. a) FZV], betrieberlaubnis- (§ 4 Abs. 1 FZV), und kennzeichenpflichtig (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 FZV). Als zulassungsfreie Kfz sind sie über § 3 Nr. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) auch steuerbefreit; daher erhalten sie ein grünes Kennzeichen (§ 9 Abs. 2 FZV). Als SAM unterliegen sie auch nicht dem Sonntagsfahrverbot (§ 30 Abs. 3 StVO).⁶⁵ Bei der Mautpflicht (§1 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG))⁶⁶ ist nach objektiven Kriterien zu prüfen, ob im konkreten Einzelfall die Abschleppwagen ausschließlich für den Güterkraftverkehr eingesetzt werden⁶⁷, was nach der Bergung beim Abtransport der Fall sein dürfte. Güterkraftverkehr ist gemäß § 1 I Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung mit Kfz. Diese Regelung gilt wegen ihrer bereichsspezifischen Wirkung ausdrücklich nur für die Anwendbarkeit des GüKG und nicht für das BFStrMG. Der gewerbliche Güterkraftverkehr unterliegt der Erlaubnispflicht nach dem GüKG. Die Vorschriften finden allerdings keine Anwendung auf die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zum Zwecke der Rückführung (§ 2 I Nr. 3 GüKG). Bestimmte Pannenhilfsfahrzeuge sind von der Ausrüstungspflicht mit Fahrtschreibern (§ 57a Abs. 1 Nr. 5 StVZO) beziehungsweise EG-Kontrollgeräten und den Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten ausgenommen [Art. 2 lit. f) VO (EG) 561/2006].

Für die polizeiliche Überwachungspraxis ist jedoch weniger die durch die Zulassungsbehörde vorgenommene Einstufung der Abschleppwagen als SAM von Bedeutung als vielmehr ihr vermeintlicher oder tatsächlicher Einsatz im Rahmen der zuvor geprüften Geeignetheit und Bestimmtheit. Hier kann festgestellt werden, dass solcherart Abschleppwagen sowohl zum Zwecke des durch Nothilfe geprägten Abschleppens als auch des Schleppens eingesetzt werden.

Die eingesetzten Fahrzeuge bleiben dabei in technischer Hinsicht unverändert, werden also weiterhin im Rahmen ihrer Bestimmung und Eignung als SAM verwendet.

Seit jeher wird jedoch zusätzlich die Einhaltung der Zweckbindung vorausgesetzt, obwohl sich diese Forderung dem Verordnungstext nicht entnehmen lässt. Das mag seinen Grund in der höchst unterschiedlichen Zweckbestimmung der jeweiligen SAM haben. Allein in der bis 2008 gültigen DA zu § 18 Abs. 2 StVZO a.F. waren 90 unterschiedliche Fahrzeugtypen als SAM anerkannt. In der Begründung für die Anerkennung von Abschleppwagen als SAM wird dabei seit über 80 Jahren unverändert auf die ausschließliche Bestimmtheit zum aus Nothilfe geprägten Abschleppen von Fahrzeugen abgestellt:

- Das Deutsche Universalwörterbuch definiert das Abschleppen: „ein Fahrzeug mit einem anderen Fahrzeug irgendwohin ziehen, abtransportieren.“
- Als Arbeitsmaschinen gelten Kfz, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen Einrichtungen zur Leistung von Arbeiten, nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet und bestimmt sind. [...] Arbeitsmaschinen in diesem Sinne sind – unter den oben bestimmten Voraussetzungen – folgende Fahrzeuge: Abschleppwagen [...].⁶⁸
- Abschleppwagen sind nach der DA zu § 18 Abs. 2 Nr. 1 StVZO a.F. als Arbeitsmaschinen anerkannt, jedoch nur dann, wenn sie ausschließlich zum Abschleppen von Fahrzeugen bestimmt und geeignet sind.⁶⁹
- Nach den Empfehlungen des BMVI⁷⁰ „werden Abschleppwagen als Arbeitsmaschinen anerkannt, falls sie ausschließlich zum Abschleppen von Fahrzeugen geeignet und bestimmt sind. [...] Da sie fahrzeugbedingt zum Abschleppen im Sinne des Notbehelfsgedankens bestimmt sind, aber andererseits den Vorschriften der StVZO unterliegen, sind zur Rechtssicherheit Ausnahmegenehmigungen angeraten, obwohl beim Abschleppen im Notfall letztlich nur die technischen Grenzwerte den Rahmen bilden.“

- „Ob ein Abschleppwagen vorliegt, hängt nicht allein von der Beschaffenheit des Fahrzeugs ab, sondern von seiner bestimmungsgemäßen Verwendung zum Abschleppen als der Grundlage für die Ausnahme von den Vorschriften für das Zulassungsverfahren und für die Steuerfreiheit. Die bestimmungsgemäße Verwendung gibt dem Fahrzeug seine Rechtsnatur.“⁷¹
- „Ein Abschleppwagen ist ein Fahrzeug, das ausschließlich dem Abschleppen dient. Abschleppen ist, worauf bereits die Silbe ‚Ab‘ unverkennbar hinweist, das Aus-dem-Verkehr-Ziehen eines unterwegs betriebsunfähig liegenden gebliebenen Fahrzeugs oder das Verbringen eines solchen Fahrzeugs zu einer nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerkstätte.“⁷²

Aus der Zusammenschau ergibt sich, dass Abschleppwagen entsprechend dem gesetzgeberischen Willen⁷³ nur dann als zulassungsfrei und in der Folge auch steuerbefreite SAM anerkannt werden, wenn sie fahrzeugtechnisch dazu bestimmt und geeignet sind und auch bestimmungsgemäß zum Abschleppen im Notfall eingesetzt werden. Im Übrigen wird auch bei anderen SAM die Einhaltung der Zweckbindung verlangt („der sandtransportierende Schaufellader“⁷⁴). Dagegen ist kritisch anzumerken, dass die eingesetzten Abschleppwagen auch im Falle zweckentfremdeter Nutzung in fahrzeugtechnischer Hinsicht nicht verändert werden; die herstellerseits vorgegebene Bestimmtheit und Geeignetheit bleibt erhalten. Die zusätzliche Forderung auch nach Einhaltung der Zweckbindung aber stellt einen Systembruch dar, da die FZV wie auch § 18 StVZO a.F. lediglich auf die zulassungsrechtlichen Bestimmungen abzielen. Auch andere zulassungsfreie Fahrzeuge [zum Beispiel land- und forstwirtschaftliche (lof) Anhänger⁷⁵ (§ 3 Abs. 2 Nr. 2 lit.a) FZV), Sportanhänger⁷⁶ (§ 3 Abs. 2 Nr. 2 lit. e) FZV)] unterliegen jedoch weiteren Einschränkungen hinsichtlich der Zweckbindung oder der Höchstgeschwindigkeit. Werden diese nicht eingehalten, so entfällt deren Zulassungsfreiheit und es besteht Steuerpflicht.⁷⁷ Im Unterschied zu den SAM wird dies jedoch expressis verbis in der jeweiligen Norm so auch vermerkt.

2.2 Zulassungsrechtliche Auswirkungen

Werden zulassungsfreie Fahrzeuge unter Missachtung der zulassungsbefreienden Bedingungen eingesetzt, so werden diese Fahrzeuge zulassungspflichtig.⁷⁸ Im Zuwiderhandlungsfalle liegt ein Zulassungsverstoß und damit eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 3 Abs. 1 FZV in Verbindung mit § 48 Nr. 1a FZV vor.

2.3 Steuerrechtliche Auswirkungen

Für die Beurteilung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Frage, ob es sich um begünstigte Kraftfahrzeugarten im Sinne des § 3 Abs. 2 FZV handelt, ist seit 12.12.2012 grundsätzlich auf die verkehrsrechtliche Klassifizierung der Fahrzeuge durch die Zulassungsbehörden abzustellen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 KraftStG).⁷⁹ Für die Beurteilung der Fahrzeugklassen und Aufbauarten sind die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich. Die relevanten – für kraftfahrzeugsteuerrechtliche Zwecke verbindlichen – zulassungsbehördlichen Feststellungen zu den Fahrzeugklassen und Aufbauarten sind in den Fahrzeugpapieren konkret dokumentiert, und zwar in der Zulassungsbescheinigung Teil I in den Feldern „J“ und „4“ sowie „5“. Das KraftStG selbst enthält keine eigenständigen Definitionen der Kraftfahrzeugarten.⁸⁰

SAM unterliegen nach der maßgebenden Begriffsdefinition in § 2 Nr. 17 FZV als zulassungsfreie Kfz [§ 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. a) FZV] der Ausnahmvorschrift des § 3 Nr. 1 KraftStG. Nach § 50 Abs. 1 FZV bleiben jedoch Fahrzeuge, die nach § 18 Abs. 2 StVZO a.F. der Zulassungspflicht oder dem Zulassungsverfahren nicht unterworfen waren und die vor dem 1.3.2007 erstmals in den Verkehr kamen, weiterhin zulassungsfrei. Die nach Maßgabe dieser verkehrsrechtlichen Regelung zulassungsfreien Fahrzeuge sind demgemäß unter den Voraussetzungen des § 3 Nr. 1 KraftStG weiterhin steuerbefreit.⁸¹

Die gewährte Steuerbefreiung könnte jedoch bei Vorliegen einer widerrechtlichen Benutzung verloren gehen. Der Begriff einer widerrechtlichen Benutzung nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 KraftStG ist in

§ 2 Abs. 5 KraftStG normiert. Hiernach liegt eine widerrechtliche Benutzung dann vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Inland ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt wird.⁸² Wegen der Steuerbefreiung für zulassungsfreie Fahrzeuge nach § 3 Nr. 1 KraftStG spielen diese für die Besteuerung – auch bei widerrechtlicher Benutzung – [zunächst] keine Rolle.⁸³

Werden zulassungsfreie Fahrzeuge jedoch unter Missachtung der zulassungsbefreienden Bedingungen eingesetzt, so werden diese Fahrzeuge zulassungs- und damit auch steuerpflichtig: *„Die Fahrzeuge ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung werden widerrechtlich benutzt, wenn sie auf öffentlichen Straßen verwendet werden. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die nach § 3 Abs. 2 FZV von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind und die dafür erforderlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.“*⁸⁴

Als Rechtsfolgen für polizeilich festgestellte Verkehrstatbestände, die auch das KraftStG tangieren, kommen die Tatbestände der §§ 370, 378 Abgabenordnung (AO) in Betracht.

Danach wird bestraft, wer

1. den Finanzbehörden oder anderen Behörden über steuerlich erhebliche Tatsachen unrichtige oder unvollständige Angaben macht,
2. die Finanzbehörden pflichtwidrig über steuerlich erhebliche Tatsachen in Unkenntnis lässt oder

[3. (...)]

und dadurch Steuern verkürzt oder für sich oder einen anderen nicht gerechtfertigte Steuervorteile erlangt.

Die Frage, ob eine steuerlich erhebliche Tatsache vorliegt, richtet sich nach den Vorschriften des materiellen Steuerrechts, ist also im Sinne des § 1 KraftStG zu entscheiden. Der objektive Tatbe-

stand ist allerdings erst dann erfüllt, wenn der Steuerpflichtige gegenüber einer Finanzbehörde über steuerlich erhebliche Tatsachen unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat (Nr. 1 = positives Tun) oder diese pflichtwidrig über steuerlich erhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen hat (Nr. 2 = Unterlassen).

Allein durch den Gebrauch des nicht zugelassenen und damit widerrechtlich benutzten Fahrzeugs macht er jedoch im Sinne der Alternative 1 noch keine unwahren Angaben. Eine Pflichtwidrigkeit (Nr. 2) hinsichtlich der Bekanntgabe steuerlich relevanter Tatbestände liegt nur dann vor, wenn eine ausdrücklich gesetzlich normierte Steuererklärungspflicht besteht. Dieses unechte Unterlassungsdelikt kann nur derjenige als Täter verwirklichen, der zur Mitteilung der in Rede stehenden steuerlich erheblichen Tatsachen verpflichtet ist und sich dadurch in einer sogenannten Garantstellung befindet. Die Garantienpflichten ergeben sich dabei aus den Einzelsteuergesetzen, hier also dem KraftStG: Nach § 3 I DV-KraftStG ist nur in bestimmten Fällen eine Steuererklärung bei der Zulassungsstelle abzugeben. Die widerrechtliche Benutzung ist hier aber nicht aufgeführt.⁸⁵

Übrig bleibt deshalb nur die durch die widerrechtliche Benutzung hervorgerufene Steuerschuld auf der einen und die Mitteilungspflicht der Polizei gegenüber den Zollbehörden auf der anderen Seite.

3. Fazit

Abschleppen ist nur das Verbringen eines betriebsunfähigen oder zumindest in seiner Betriebssicherheit beeinträchtigten Fahrzeugs zu einem möglichst nahe gelegenen Bestimmungs-ort (Nothilfegedanke).

Schleppen ist das planbare Fortbewegen betriebsfähiger, betriebsunfähiger oder verunfallter Fahrzeuge hinter anderen Kfz; bei betriebsunfähigen oder verunfallten Kfz allerdings nur dann, wenn die Grenzen der Nothilfe beim Abschleppen überschritten werden. Hierzu wird eine Ausnahme-genehmigung benötigt.

Abschleppwagen werden als zulassungsfreie und steuerbefreite Arbeitsmaschinen anerkannt, falls sie ausschließlich zum Abschleppen von Fahrzeugen im Sinne des Notbehelfsgedankens bestimmt und geeignet sind. Sie dürfen dann auch nur zu diesem Zweck eingesetzt werden. Im Zuwiderhandlungsfalle werden die Abschleppwagen (mindestens) zulassungs- und steuerpflichtig. §§



Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz ist seit 2008 hauptamtlicher Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln, wo er Verkehrsrecht unterrichtet, und Autor zahlreicher Publikationen zum Straßenverkehrsrecht. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

-
53. Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft (Körperschaft des öffentlichen Rechts)
 54. Informationen der BG-Verkehr, BGI 5065 (Sicherer Betrieb von Abschlepp- und Bergungsfahrzeugen), Nr. 1.1
 55. www.vba-ev.de
 56. Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (StVZO) vom 13.11.1937 (RGBl. I S. 1215); StVZO vom 24.8.1953 (BGBl. I S. 1166); StVZO vom 6.12.1960 (BGBl. I S. 897); StVZO vom 15.11.1974 (BGBl. I S. 3193); StVZO vom 28.9.1988 (BGBl. I S. 1793); FZV vom 25.4.2006 (BGBl. I S. 988)
 57. RVBl. B Nr. 16 vom 30.4.1936, S. 201
 58. RVBl. B Nr. 1 vom 9.1.1937, S. 1
 59. VkBl. 12/1967, 393 (Nr. 169)
 60. Art. 12 der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen vom 25.4.2006 [BGBl. I (2006), S. 988
 61. VkBl. 2008, 54
 62. Jeweils dortiger § 18 II Nr. 1: Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (StVZO) vom 13.11.1937 (RGBl. I S. 1215); StVZO vom 24.8.1953 (BGBl. I S. 1166); StVZO vom 06.12.1960 (BGBl. I S. 897); StVZO vom 15.11.1974 (BGBl. I S. 3193); StVZO vom 28.9.1988 (BGBl. I S. 1793)
 63. Braun/Damm/Konitzer, StVZO (Losebl.), Rn. 1 zu § 2 FZV Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 20 zu § 2 FZV; Bachmeier/Müller/Starkgraff, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 21 zu § 2 FZV
 64. KBA (Stand: 1.3.2014)

65. MüKo-StVR/Sauthoff, 1. Aufl. 2016, Rn. 15 zu § 30 StVO („Nach ihrer konkreten Bauart und Einrichtung sind sie entgegen den Lkw nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt.“)
66. VG Köln, Urteil vom 09.12.2014 - 14 K 1155/12- juris
67. VG Köln, Urteil vom 18.11.2014 - 14 K 2741/11- juris
68. RVBl. B Nr. 1 vom 9.1.1937, S. 1f
69. Richtlinien für die Begutachtung von Abschleppwagen als Arbeitsmaschinen vom 9.7.1967 (VkB. 1967, 394)
70. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen, Nr. 3 Satz 1 u. 8) [VkB. 2014, 503 (515)]
71. BFH BStBl III (1961), 166 m.w.N.; bestätigt BFH BStBl. III (1962), 13
72. BFH BStBl III (1961), 166 m.w.N.; BFH BStBl. III (1962), 13
73. Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO (Empfehlung 6: Abschleppfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Abschleppen, Nr. 3 Satz 1 u. 8) [VkB. 2014, 503 (515)]
74. OLG Hamm VRS 21, 73; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 11 zu § 3 FZV
75. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 18 zu § 3 FZV
76. OLG Stuttgart NZV 1988, 190; Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 22 zu § 3 FZV; Huppertz PVT 1993, 136; Braun/Damm/Konitzer, a.a.O. (Fn. 63), Rn. 16 zu § 3 FZV
77. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 17 zu § 3 FZV
78. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. (Fn. 1), Rn. 11 u. 17 zu § 3 FZV
79. Art. 2 Nr. 1 VerkehrsStÄndG vom 05.12.2012 (BGBl. I 2431)
80. Strodthoff, KraftStG, Online-Kommentar (Stand: 6/2016), Rn. 13 zu § 3 KraftStG
81. Strodthoff, a.a.O. (Fn. 80), Rn. 13 zu § 3 KraftStG; Zens, Tz. 10 zu § 3 Nr. 1 KraftStG
82. Strodthoff, a.a.O. (Fn. 80), Rn. 74 zu § 1 Nr. 3 KraftStG
83. Strodthoff, a.a.O. (Fn. 80), Rn. 21 zu § 2 V KraftStG
84. Strodthoff, a.a.O. (Fn. 80), Rn. 22 zu § 2 V KraftStG; Schreiben der Grenzolldirektion III vom 25.04.2016 [Az.:S 0700-2016.00008-DIII.A.31 (201600038372)], Erläuterungsblatt zur Kontrollmitteilung (Beispiel Nr. 1a)
85. Spatscheck/Fraedrich, Steueranwaltsmagazin 5/2007, 162 (163) m.w.N.; Heinrich PolizeiSpiegel 1997, 249 (259); Heinrich PolizeiSpiegel 1999, 161 (191)