Zweckbindung bei der tatsächlichen Verwendung einer SAM

Die gemäß § 3 II Nr. 2 lit. a FZV von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommenen SAM unterliegen nach teils vertretener Ansicht der Zweckbindung: Um ihre Zulassungsbefreiung nicht zu verlieren, dürfen sie danach nicht (auch) zu Transport- oder sonstigen Zwecken verwendet werden. Andererseits ist es in der Praxis nicht unüblich, mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (SAM) auch Gegenstände (über die Baustelle hinaus) zu transportieren, etwa Material in der Schaufel eines Schaufelladers oder eines Baggers (z. B. um Material von oder zur Baustelle zu bringen). Das mag manchmal eine bewusste Entscheidung darstellen, oftmals wird man sich aber auch nichts dabei denken, die SAM „zweckfremd" einzusetzen. Würde die Meinung zutreffen, die Zulassungsfreiheit hinge von der tatsächlich zweckentsprechenden Nutzung ab, könnte ein Verstoß (gegen eine Zweckbindung) aber fatale Folgen haben. *Von Bernd Huppertz und Dr. Adolf Rebler*

© Enrique del Barrio/stock.adobe.com

In der Praxis werden selbstfahrende Arbeitsmaschinen auch einmal über den eigentlich Zweck hinaus eingesetzt

1. Die Zulassungsfreiheit von SAM

Fahrzeuge dürfen grundsätzlich auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind (§ 3 I Satz 1 FZV). Ausgenommen von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren sind gemäß § 3 II Nr. 1 lit. a FZV u. a. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler.

SAM sind nach der Legaldefinition in § 2 Nr. 17 FZV Kraftfahrzeuge, 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.

2. Wann ist eine SAM eine SAM?

Zulassungsfrei sind also nur Fahrzeuge, die Arbeiten verrichten, also auf Baustellen tätig sind und nur Überführungsfahrten auf öffentlichen Straßen durchführen – das wäre jedenfalls der Grundgedanke, der den Verordnungsgeber zu seiner Regelung veranlasst hat. Das Vorliegen dieser (Wunsch-)Vorstellung ist unstrittig.

Bei den SAM muss der Arbeitszweck und nicht der Beförderungszweck im Vordergrund stehen. Darauf hat das BMV anlässlich der Aufnahme der Stapler in den Katalog der zulassungsfreien Kfz hingewiesen (Umkehrschluss)[1]:

> *„Ein Stapler ist […] ein Flurförderzeug […]. Gleichwohl ist unstrittig, dass mit Staplern im weitesten Sinne eine Beförderung von Gütern vorgenommen wird, so dass sich aus systematischen Gründen eine Einstufung als SAM verbietet.“*[2]

Diese Regelung wurde dann bei der Novellierung des Zulassungsrechts[3] ohne inhaltliche Änderungen in die FZV übernommen. Aus der Zweckbestimmung ergibt sich der grundlegende Unterschied zwischen einem Stapler (Nr. 18) und einer SAM (Nr. 17):

> *„Der Stapler ist nach seiner Bauart bestimmt und geeignet, Lasten von einem Ort zum anderen Ort zu bewegen. Die SAM hingegen verrichtet Lastbewegungen nur an ‚stationären‘ Örtlichkeiten.“*[4]

Mit Blick auf den Arbeitszweck dürfen auch die zur Verrichtung der Arbeit erforderlichen Begleitpersonen und Arbeitsgeräte sowie Hilfsmittel für die SAM mitgeführt werden[5]: *„Ein für den Arbeitsvorgang einer SAM erforderlicher Gegenstand, z. B. Wasser für einen Spülbohrwagen, ist Zubehör“*.[6] Auch ist zu beachten, dass zu manchen Arbeiten Beförderungsleistungen notwendigerweise dazugehören [z. B. bei Holzrückern (Forwardern)[7]]. Auch das Mitführen eines Anhängers mit Zubehör (§ 32a StVZO) ist dann gestattet.[8]

Die Beförderung von Personen oder Gütern muss also hinter die Arbeitsleistung zurücktreten: *„Nur ein Fahrzeug, das nicht befördert, ist eine SAM“*.[9] Was „Beförderung“ ist, sagt die Definition des § 2 Nr. 17 FZV allerdings nicht. Nach § 1 I GüKG ist es die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kfz. Dagegen abzugrenzen sind diejenigen Beförderungen, bei denen *„es sich vielmehr schwerpunktmäßig um einen Arbeitsvorgang handelt.“*[10]

Beispiele:

- Das Mitführen schwerer Arbeitsgeräte, z. B. Presslufthämmer, zur Durchführung von Straßenbauarbeiten ist zulässig, nicht hingegen der Abtransport persönlicher Gegenstände, z. B. Arbeitstaschen und Bierkästen, nach Auflösung der Baustelle.[11]
- Bei einem Dumper ist dies grundsätzlich strittig. Hier wird womöglich der Transportzweck in den Vordergrund rücken. Rad-Dumper werden i. d. R. als Lkw eingestuft.

Kern der weiteren Betrachtung muss aber die Frage sein, inwieweit der Gesetzgeber seine Motivation auch in Regelungen umgesetzt hat: Ist eine Zulassungsfreiheit an die tatsächliche Verwendung nur im Rahmen der originären Zweckbestimmung gebunden oder erlaubt das Gesetz hier eine eher „pauschalere“ Betrachtung?

3. Die Regelungen der FZV und der StVZO als fahrzeugbezogene Regelungen

Die StVZO und auch die FZV, soweit sie sich auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen beziehen, enthalten fahrzeugbezogene Regelungen. Wie etwas verwendet wird, ist dagegen verhaltensgesteuert.

Deshalb ist gegenüber der Meinung, die Zulassungsfreiheit erfordere eine „rein zweckgemäße Nutzung" kritisch anzumerken, dass die eingesetzten SAM auch im Falle zweckentfremdeter Nutzung in fahrzeugtechnischer Hinsicht nicht verändert werden; die nach der Definition (§ 2 Nr. 17 FZV) geforderte und herstellerseits vorgegebene Bestimmtheit und Geeignetheit bleiben erhalten[12]:

> *„Eine ‚Bestimmung' gibt man einer Sache. ‚Bestimmer' ist hier der Fahrzeughersteller, der einen Schaufellader etwa so konzipiert und baut, dass dieser Materialien abtragen und in einer Schaufel aufnehmen kann. ‚Geeignet' ist etwas, wenn man es tatsächlich seiner Bestimmung gemäß verwenden kann; ob man dies auch tut, ist nicht der objektiven, sondern der subjektiven Seite zuzurechnen. Diese subjektive Seite, also die Einflusssphäre des Fahrzeughalters, wird nicht durch Bau-, sondern durch Betriebsvorschriften geregelt. Wo der Gesetzgeber die tatsächliche Verwendung eines Fahrzeugs für relevant hält, hat er dies auch ausdrücklich erwähnt."*[13]

Hier sei auf z. B. folgende Fälle mit entsprechender Zweckbindung hingewiesen:

a) Ausgenommen von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren sind gemäß § 3 II Nr. 2 lit. a FZV Anhänger in lof Betrieben, wenn die Anhänger nur für lof Zwecke verwendet […] werden.[14] Gleiches gilt für einachsige Zugmaschinen, wenn sie nur für lof Zwecke verwendet werden (§ 3 II Nr. 1 lit. b) FZV).
b) Auch Sportanhänger (§ 3 II Nr. 2 lit. e FZV) sind nur dann zulassungsfrei, wenn die Anhänger ausschließlich für solche Beförderungen verwendet werden.[15]
c) Gemäß § 1 I der 35. AusnVO-StVZO darf abweichend von § 23 I Nr. 1 StVZO bei lof Zugmaschinen und ihren Anhängern die Breite über alles bis zu 3 m betragen, wenn die Fahrten ausschließlich dem lof Zweck gemäß § 6 V FeV dienen und sich die größere Breite allein aus der [näher bestimmten] Ausrüstung dieser Fahrzeuge ergibt.
d) Die Fahrerlaubnisklasse L ist dann ausreichend, wenn lof Zugmaschinen mit einer bbH ≤ 40 km/h auch tatsächlich für lof Zwecke eingesetzt werden (§ 6 I FeV). SAM mit einer bbH ≤ 25 km/h unterfallen ebenfalls der Fahrerlaubnisklasse L. Sie unterliegen jedoch keiner Zweckbindung.[16]
   Die Fahrerlaubnisklasse T verlangt jedoch sowohl bei Zugmaschinen als auch bei den SAM jeweils die bauliche Bestimmtheit und dass sie tatsächlich auch für solche Zwecke eingesetzt werden.[17]
e) Gemäß § 3 Nr. 7 KraftStG ist das Halten von Zugmaschinen steuerbefreit, solange sie ausschließlich in lof Betrieben zu lof Zwecken verwendet werden.[18]

An einer solchen Verhaltensvorschrift fehlt es jedoch bei den in Rede stehenden SAM bis heute.[19]

Deshalb ist auch die Berufung auf das seit 1960 bis heute durchgehend zustimmend zitierte[20] Urteil

- Eine sandtransportierende Arbeitsmaschine ist zulassungspflichtig

des OLG Hamm[21] kritisch zu sehen:

> *„Arbeitsmaschinen sind nach § 18 StVZO kraft Gesetzes zu dem Verkehr zugelassen, den die bestimmungsgemäße Verwendung, welche Grundlage der Zulassungsfreiheit ist, nämlich ausschließlich die Arbeitsleistung, mit sich bringt. […] Deshalb entfällt die Zulassungsfreiheit dann, wenn eine solche Arbeitsmaschine bestimmungswidrig verwendet wird und z. B. als Zugmaschine benutzt wird. Die Grundlage für die Zulassungsfreiheit des*

Fahrzeugs ist dann nicht mehr gegeben. Infolgedessen verkehrt das Fahrzeug bei dem betreffenden Einsatz ohne die erforderliche Zulassung. […] Im [streitbefangenen] *Falle kam es dem Angeklagten allein auf die Beförderung des Sandes an, also auf einen Verwendungszweck, der mit der Tätigkeit einer Arbeitsmaschine, insbesondere eines Baggers, nicht zusammenhängt.*"

Der Entscheidung lag die zu § 2 Nr. 17 FZV insoweit inhaltsgleiche Vorschrift des § 18 II Nr. 1 StVZO aF zugrunde. Nach dem OLG Hamm gibt die spezielle Bauart des Kfz die Bestimmung und Eignung desselben als Arbeitsmaschine und damit auch ihre bestimmungsgemäße Verwendung als solche vor.

In vergleichbaren Fällen urteilte der BFH[22]:

„Ein Abschleppwagen ist ein Fahrzeug, das ausschließlich dem Abschleppen dient. Abschleppen ist […] das Aus-dem-Verkehr-Ziehen eines unterwegs betriebsunfähig liegengebliebenen Fahrzeugs […]. 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."

Auch hier vollzieht der Senat den Rückschluss von der speziellen bauartlichen Bestimmung und Eignung des Abschleppwagens auf dessen dadurch vorgegebene Verwendung. Auch diese Urteile werden bis heute zustimmend zitiert.[23]

In diesem Zusammenhang soll auch

„ein Kabelverlegewagen (Anhänger iSd § 3 II Nr. 2 lit. d FZV) nur dann von der Zulassung ausgenommen und damit von der KraftStG befreit sein, wenn er ausschließlich zum Verlegen verwendet wird".[24]

Dementsprechend ist

„ein Sattelanhänger, der mit einem Aquariumbecken ausgerüstet ist, in dem lebende Haifische auf Jahrmärkten zur Schau gestellt werden, keine steuerbefreite Anhänger-Arbeitsmaschine, weil hier ein überwiegender Transportzweck vorliegt."[25]

Hier lohnt es, den Willen des historischen Gesetzgebers zu ermitteln. Zurecht hat das OLG Hamm darauf hingewiesen, dass die verkehrsrechtliche *„Privilegierung gerechtfertigt ist, da es sich bei den Arbeitsmaschinen nicht um eigentliche Verkehrsmittel handelt*".[26] *„Für ihre Fortbewegung im Verkehr müssen sie freilich den Forderungen der StVZO entsprechen.*"[27]

SAM, Stapler, einachsige Zugmaschinen und andere Kfz sowie bestimmte Anhänger von den Vorschriften des Zulassungsverfahrens auszunehmen, ist mit deren geringer Laufleistung und begrenzter Verwendung[28], ihrer geringen bbH und der damit verbundenen geringeren Gefährlichkeit[29] begründet. Die vorgenannten Begründungen lassen sich aber auch bei ausnahmsweiser Durchführung von Transporten durch SAM aufrechterhalten; ein Transport macht die Kfz nicht schneller und nicht gefährlicher. Auch wird sich die Laufleistung nicht wesentlich erhöhen: SAM statt Lkw für überregionale Transporte einzusetzen wäre unwirtschaftlich. Deshalb stand die ausnahmsweise Durchführung zweckwidriger Transporte zunächst nicht im Focus der Betrachtungen. Die Gefahr missbräuchlicher, zweckwidriger Verwendung muss der Verordnungsgeber jedoch spätestens 1951 gesehen haben, als er die Zweckbindung in § 18 II Nr. 6 lit. a StVZO aF aufnahm [s.u. zu a)]. Dass ihm die Möglichkeit der nicht bestimmungsgemäßen Verwendung auch von z. B. Sportanhängern [s.u. zu b)] nicht verborgen geblieben ist, ihn aber gleichwohl nicht zum Tätigwerden veranlasst hat, lässt sich anhand eines Antwortschreibens des BMV auf eine entsprechende Anfrage belegen.[30] Darin heißt es:

© Max Bögl

Hier wird ein Radlader als Transporter für Sand verwendet

> *„Die derzeitige Fassung des § 18 II Nr. 6 lit. m StVZO aF reicht nicht aus, um gegen eine zweckwidrige Verwendung solcher Spezialanhänger einzuschreiten. Es ist auch beabsichtigt, die Auslegungsschwierigkeiten durch eine entsprechende Formulierung in der StVZO zu beseitigen. Wann das sein wird, steht jedoch noch nicht fest."*

In einem weiteren Schreiben des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr bestätigt das BMV seine wie vor zitierte Auffassung.[31]

Man darf dem Verordnungsgeber wohl unterstellen (da Gegenteiliges nirgends verschriftet ist), dass er die Gefahr des Missbrauch zunächst unterschätzte.[32] Gleichwohl wird man ihm aber auch unterstellen dürfen, dass er selbstverständlich zweckwidrige Transporte allein aufgrund der entgegenstehenden bauartlichen Bestimmung des Fahrzeugs unterbinden wollte. Wo ihm das sinnvoll erschien, hat er deshalb den Zweck zu einem Tatbestandsmerkmal im Verordnungstext erhoben.

Damit bringt der Verordnungsgeber auch zum Ausdruck, dass er die Zweckbindung nicht (mehr) aus der speziellen Bauart der SAM hergeleitet sieht:

Zu a) Ausgenommen von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren sind gemäß § 3 II Nr. 2 lit. a FZV Anhänger in lof Betrieben, wenn die Anhänger nur für lof Zwecke verwendet […] werden.[33]
Die Vorschrift geht zurück auf § 18 II Nr. 3 StVZO idF vom1937[34] („Ausgenommen von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren sind Anhänger in land- und

forstwirtschaftlichen Betrieben"). Obwohl hier ein eindeutiger Bezug zur Land- und Forstwirtschaft beschrieben wurde, waren bis zur Neufassung 1951[35] die

„aufgeführten Anhänger von der Zulassungspflicht auch dann befreit, wenn sie auch für solche Zwecke benutzt wurden, die nicht ausschließlich im Interesse des landwirtschaftlichen Betriebs lagen".[36]

Die Neufassung des§ 18 II Nr. 4 StVZO stellte sodann ausschließlich auf lof Zwecke ab.[37]

Zu b) Die Zweckbindung auch bei Sportanhängern (§ 3 II Nr. 2 lit. e FZV) wurde erst im Zuge der 9. ÄndVO[38] als Reaktion auf das Urteil des OLG Stuttgart[39] eingefügt, da

„die derzeit gültige Fassung eine missbräuchliche Verwendung der Spezialanhänger nicht ausschließt. Eine Ausnahme vom Zulassungsverfahren ist jedoch nur gerechtfertigt, wenn die Spezialanhänger ausschließlich für ihren eigentlichen Zweck eingesetzt werden".[40]

Das OLG Stuttgart betrachtete den Wortlaut des damaligen § 18 II Nr. 6 lit. m StVZO aF im Kontext mit den übrigen Ausnahmevorschriften des § 18 II StVZO aF, welche die Zweckbindung bereits im Verordnungstext enthielten:

„§ 18 II Nr. 6 lit. m StVZO aF hingegen gewährt Zulassungsfreiheit für ‚Spezialanhänger zur Beförderung von Sportgeräten oder Tieren zu Sportzwecke' ohne jeden weiteren Hinweis auf die ausschließliche Verwendung für Sportzwecke. Hätte der Verordnungsgeber dieselben Konsequenzen wie in § 18 II Nr. 6 lit a StVZO beabsichtigt, so hätte er folgerichtig auch hier das ‚Verwenden' ausdrücklich erwähnen müssen."

Wird in den vorgenannten Fällen die Zweckbindung nicht eingehalten, so entfällt deren Zulassungsfreiheit.[41]

Zu c) Die Einführung der 35. AusnVO-StVZO[42] (Überbreite bei lof Zugmaschinen) im Jahre 1988 stellte maßgeblich auf den lof Bereich ab. Dennoch war keine Zweckbindung vorgeschrieben. Die [erst später vorgenommene[43]]

„Einfügung der Zweckbindung in den Verordnungstext stellt klar, dass die wahlweise Ausrüstung mit Doppelreifen, Gleisketten oder Breitreifen und die damit einhergehende Fahrzeugbreite ausschließlich dem lof Zweck dienen soll", [denn:] *„Die deutlich gestiegene Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge könnte zu einem vermehrten Einsatz außerhalb der Land- oder Forstwirtschaft führen."*[44]

Zu d) Ein Verstoß gegen die Zweckbindung führt in den o. g. fahrerlaubnisrechtlichen Sachverhalten zu einer Neubewertung der erforderlichen Fahrerlaubnisklasse in Abhängigkeit zur zGM des genutzten Kfz.[45]

Eine generelle Aufnahme einer Zweckbindung nahm der Verordnungsgeber aber nicht vor; sie würde aber auch einen völligen Systembruch bedeutet haben, da die FZV wie auch die StVZO aF grundsätzlich nur auf die zulassungsrechtlichen Bestimmungen abzielt[46] und Verhaltensrecht in die StVO gehört.

4. Ergänzung des § 3 II Nr. 1 lit. a FZV im Wege teleologischer Reduktion?

Grundlage jeder Auslegung einer Norm ist der Wortlaut. Die Legaldefinition des § 2 Nr. 17 FZV definiert nur die Kfz als SAM, 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" und stellt diese nach § 3 II Nr. 2 lit. a FZV zulassungsfrei. Keine der genannten Vorschriften aber bestimmt, dass die in Rede stehenden SAM auch *„so tatsächlich verwendet werden"* müssen. Das ist dem Verordnungsgeber so auch bewusst.

In Beantwortung einer Feststellung von Mindorf[47]

„Die unterschiedliche Auslegung der Vorschrift des § 18 II Nr. 6m StVZO kommt offensichtlich daher, dass in ihr das Wort ‚verwendet' fehlt"

führt das BMV[48] dazu aus:

„Die derzeitige Fassung des § 18 Abs. 2 Nr. 6m StVZO reicht meines Erachtens nicht aus, um gegen eine zweckfremde Verwendung […] einzuschreiten."

Da Gegenstand der Auslegung gesetzlicher Bestimmungen immer nur der Gesetzestext sein kann, erweist dieser sich als maßgebendes Kriterium. Eine Rechtsanwendung, die über den Inhalt einer gesetzlichen Sanktionsnorm hinausgeht, ist ausgeschlossen[49]; was außerhalb seines Wortlautes liegt, lässt sich nicht als Inhalt des Gesetzes begreifen und somit auch nicht durch Auslegung ermitteln.[50]

Wird dagegen der Wortlaut einer Rechtsnorm um ein ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal ergänzt, liegt eine teleologische Reduktion vor.[51] Diese unterliegt den gleichen Zulässigkeitsvoraussetzungen wie eine Analogie.[52] Dabei ist die Analogie gemeinhin das Mittel zur Schließung offener, die teleologische Reduktion das Instrument zum Schließen verdeckter Lücken. Insoweit erweitert die Analogie den Wortlaut und damit den Anwendungsbereich einer Regelung, die teleologische Reduktion schränkt diesen entsprechend ein.[53] Das heißt: Es muss eine planwidrige Regelungslücke vorliegen.[54] Da die Problematik dem Verordnungsgeber aber wohl bewusst ist – und sie von ihm zumindest billigend in Kauf genommen wird – kann von einer Regelungslücke, wie dargestellt, nicht die Rede sein.

Eine Notwendigkeit, eine Regelung zu treffen, wird von den Autoren aber auch nicht gesehen: Auch (manchmal) zum Transport eingesetzte SAM werden eine insgesamt geringe Laufleistung auf öffentlichen Straßen aufweisen. Ebenso lässt ihre Ausgestaltung keine hohen Geschwindigkeiten zu. Die Gründe für die Zulassungsfreiheit gehen bei einer zweckwidrigen Verwendung nicht verloren. Dagegen wäre der Verlust der Zulassungsfreiheit (durch zweckwidrige Nutzung) mit z. T. fatalen Konsequenzen verbunden.

5. Die Konsequenzen bei Richtigkeit der Gegenansicht

Es ist unstrittig, dass im Strafrecht ein Verbot von Analogie und teleologischer Reduktion besteht. Die Anwendung dieser Rechtsfiguren im vorliegenden Fall hat mittelbar strafrechtliche Relevanz. Dass der Verordnungsgeber „sehenden Auges" Fahrzeughalter für möglicherweise leichtfertige (und wohl auch meist als harmlos zu bezeichnende) Handlungen in die Strafbarkeit treibt, kann wohl nicht angenommen werden.[55]

Denn ausgehend von der sich aufgrund der zweckwidrigen Benutzung ergebenden Zulassungspflicht (OWi entgegen § 3 I FZV) resultieren weitere Verstöße gegen versicherungs- und steuerrechtliche Vorschriften.

Denn gemäß § 1 PflVG ist der Halter eines Kfz zum Abschluss eines Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrages verpflichtet. Die Versicherungspflicht gilt jedoch nicht für SAM und Stapler i.S.d. § 3 II Satz 1 Nr. 1 lit. a FZV, deren Höchstgeschwindigkeit 20 km/h nicht übersteigt, wenn sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen (§ 2 I Nr. 6 Buchst. b PflVG). Der Wegfall der Versicherungsfreiheit – ohne das eine Versicherung vorliegen würde – wäre aber nach § 6 PflVG strafbar.

Als zulassungsfreies Kfz ist die SAM auch steuerbefreit (§ 3 Nr. 1 KraftStG). Wird die SAM ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt, liegt gemäß § 2 V KraftStG steuerrechtlich eine widerrechtliche Benutzung vor. Dann greift eine Besteuerung nach § 1 I Nr. 3 KraftStG.[56]

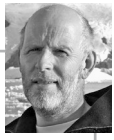
Fazit

SAM sind gemäß § 3 II Nr. 1 lit. a FZV zulassungsfreie Kfz, die nach ihrer Bauart […] zur

Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind (§ 2 Nr. 17 SAM).

Im Gegensatz zu diesen Beschaffenheitsvorschriften steht die tatsächliche Verwendung. Aus der bauartlichen Bestimmtheit und Geeignetheit lässt sich keine Zweckbindung herleiten.

Ohne Zweckbindung dürfen selbstfahrende Arbeitsmaschinen aber auch zum Personen- und Gütertransport eingesetzt werden. §§



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.

Der Autor: Dr. Adolf Rebler ist Leiter der Stabsstelle Energiewirtschaft bei der Regierung der Oberpfalz und Autor zahlreicher Fachbücher.

1. 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 22.10.2003 (BGBl. I 2085).
2. Amtl. Begr. [VkBl. 2003, 734 (744)] zur 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 22.10.2003 (BGBl. I 2085).
3. Verordnung zur Neuordnung des Zulassungsrechts von Fahrzeugen […] v. 25.4.2006 (BGBl. I 988).
4. Borzym/Bauer/Huppertz/Rebler, Stapler, 1. Aufl. 2011, Rn. 0111.
5. Karneth/Koehl, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (Losebl.), FZV § 2 Rn. 10.
6. BFH, Urt. v. 11.9.1963 (II 267/60 U) BFHE 78, 233.
7. Rebler VD 2021, 274.
8. So bereits OLG Hamm, Urt. v. 19.8.1960 (3 Ss 717/60) VRS 21 (Nr. 38), 73; nach Rebler PVT 4/2017, 22 (24) ist dies allgemein gestattet; Rebler VD 2017, 77 (81); Rebler VD 2019, 164; Rebler NZV 2020, 459.
9. Rebler VD 2021, 274 (275).
10. Amt. Begr. (BT-Drs. 13/9314 v. 1.12.1997, S. 16) zu § 2 I GüKG (BGBl. I 1998, 1485).
11. Rebler PVT 4/2017, 22 (Beispiel S. 23).
12. Rebler PVT 4/2017, 22 (Ergebnis S. 24); Rebler VD 2019, 164.
13. Rebler VD 2017, 77; VD 2019, 164 (166); Huppertz VD 2017, 31 (34).
14. Hentschel/König/Dauer/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, FZV § 3 Rn. 18.
15. OLG Stuttgart NZV 1988, 190; Hentschel/König/Dauer/Dauer, a.a.O. (Fn. 14), FZV § 3 Rn. 22; Braun/Konitzer/Krautscheid, StVZO (Losebl.), FZV § 3 Rn. 16; Huppertz PVT 1993, 136.
16. Hentschel/König/Dauer/Dauer, a.a.O. (Fn. 14), FeV § 6 Rn. 57; Rebler VD 2017, 77 (80).

17. Hentschel/König/Dauer/Dauer, a.a.O. (Fn. 14), FeV § 6 Rn. 56; Rebler VD 2017, 77 (80).
18. Beispiele bei Strodthoff KraftStG § 2 V Rn. 20 u. KraftStG § 3 Nr. 7 Rn. 74 u. 112.
19. Rebler VD 2019, 164 (166).
20. Hentschel/König/Dauer/Dauer, a.a.O. (Fn. 14), FZV § 3 Rn. 11.
21. OLG Hamm, Urt. v. 19.8.1960 (3 Ss 717/60) VRS 21 (Nr. 38), 73.
22. BFH, Urt. v. 8.2.1961 (II 137/59 U) BFHE 72, 454; BFH, Urt. v. 30.8.1961 (II 120/61 U) BFHE 73, 666 (Abschleppwagen als Fahrschulwagen); BFH, Urt. v. 8.11.1961 (II 101/61 U) BFHE 74, 34 (Abschleppachse)
23. Strodthoff KraftStG § 2 V Rn. 22.
24. FG Münster, Urt. v. 15.12.1982 (VIII 3998/81) EFG 1983, 518.
25. FG Köln, Urt. v. 21.1.1987 (6 K 9/83) juris.
26. OLG Hamm, Urt. v. 19.8.1960 (3 Ss 717/60) VRS 21 (Nr. 38), 73 (74); Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl. 1961, Rn. 8 zu § 18 StVZO.
27. Floegel/Hartung, a.a.O. (Fn. 26), Rn. 8 zu § 18 StVZO.
28. Amtl. Begr. zu § 1 der 6. AusnVO-StVZO v. 17.7.1962 (VkBl. 1962, 348 § 1 Nr. 2) betr. Zulassungsfreiheit von Sportanhängern; Schreiben des BMV v. 20.10.1962 (VkBl. 1962, 626) betr. die Zulassungsfreiheit fahrbarer Baubuden; Schreiben des BMV v. 9.7.1962 (VkBl. 1962, 351 betr. die Zulassungsfreiheit von Schausteller-Anhängern.
29. MuekoStVR/Rolfs/Binz PflVG § 2 Rn. 4: „Grund für die Befreiung [von der Pflichtversicherung] ist hier […] das geringe Risiko des Fahrzeugs."
30. Schreiben v. 14.3.1983, zitiert nach Mindorf DAR 1983, 287.
31. Schreiben v. 21.4.1983 (7320 a 18 – VII/5c-20050).
32. So auch OLG Stuttgart NZV 1988, 190.
33. Hentschel/König/Dauer/Dauer, a.a.O. (Fn. 14), FZV § 3 Rn. 18.
34. V. 13.11.1937 (RGBl. I 1215).
35. V. 15.11.1951 [BGBl. 908 (= VkBl. 1951, 454)].
36. Floegel/Hartung, a.a.O. (Fn. 26), StVZO § 18 Rn. 13;
37. OLG Hamm, Urt. v. 24.5.1955 VRS 9, 233 (234).
38. 9. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 24.7.1989 (BGBl. I 1510).
39. NZV 1988, 190.
40. Amtl. Begr. (VkBl. 1989, 589) zu Art. 1 der 9. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 24.7.1989 (BGBl. I 1510).
41. Hentschel/König/Dauer/Dauer, a.a.O. (Fn. 14), FZV § 3 Rn. 17.
42. V. 22.4.1988 [BGBl. I (1988) 562].
43. Art. 2 der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 25.6.2021 (BGBl. I 2204).
44. Amtl. Begr. (BR-Drs. 397/20, S. 61) zu Art. 2 der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 25.6.2021 (BGBl. I 2204).
45. Daubner, https://daubner-verkehrsrecht.info/polizei/basiswissen: „land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen".
46. Rebler VD 2017, 77 (80).
47. DAR 1983, 287
48. Schreiben v. 14.3.1983 -Az. StV 11/36, 15.00 18 M 83- (zitiert von Mindorf, DAR 1983, 287).
49. BVerfGE 71, 108 (115); Looschelders/Roth, Juristische Methodik im Prozeß der Rechtsanwendung, 1996, S. 67.
50. Looschelders/Roth, a.a.O. (Fn. 49), S. 67.
51. Greco, Das Bestimmtheitsgebot als Verbot gesetzgeberisch in Kauf genommener teleologischer Reduktionen, zis 2018, 475/478.
52. Möller, Juristische Methodenlehre, 4. Auflage 2021, § 6 R. 115 ff. und 158.
53. Danwerth, Analogie und teleologische Reduktion – zum Verhältnis zweier scheinbar ungleicher Schwestern, ZfPW 2017, 230.
54. Danwerth, a.a.O. (Fn. 53), ZfPW 2017, 230.
55. Es besteht insoweit Verwaltungsakzessorietät: Die Strafbarkeit ist abhängig von Regelungen im Verwaltungsrecht.
56. Strodthoff KraftStG § 2 V Rn. 20; Zens KraftStG Rn. 6.