## Übungssachverhalt

## Zweckentfremdete sowie zweckfremde und widerrechtliche Nutzung landwirtschaftlicher Fahrzeuge bei gewerblichen Transporten

Landwirt L. hat einen lukrativen Nebenverdienst: Er hilft beim Abriss von Häusern, bei Straßenbauarbeiten und dergleichen mehr. Dabei setzt er die nachfolgend aufgeführten Fahrzeuge aus seinem landwirtschaftlichen Betrieb ein.

*Anmerkung* *Im nachfolgenden Text behalte ich die Bezeichnung „Landwirt“ für den L durchgängig bei. Der L ist Vollerwerbs-Landwirt und geht der im Sachverhalt beschriebenen Tätigkeit nur sporadisch nach. Denn wenn der Abtransport von Bauschutt etc. quasi zu seinem Haupterwerb sich auswachsen würde, wäre er gewerblicher Fuhrunternehmer.*

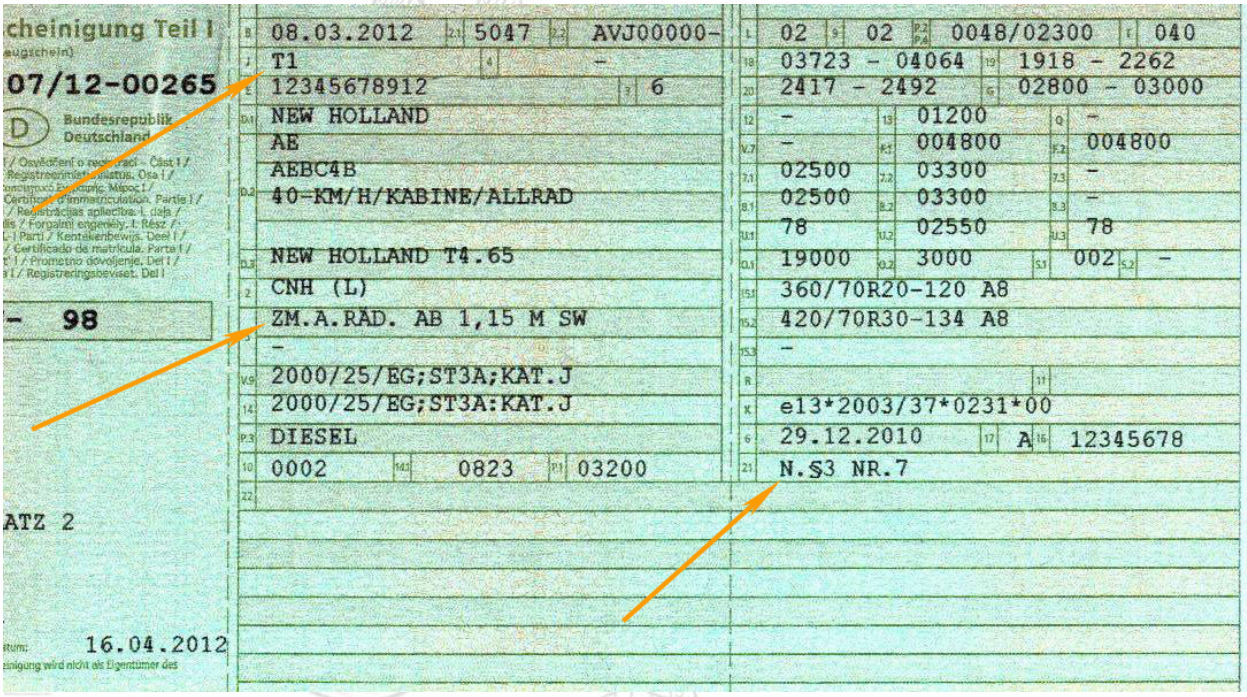
Vergleichsbild

a) Zugmaschine

Zugmaschine der Fahrzeugklasse T1 i.S.d. VO (EU) Nr. 167/2013

- In älteren Fahrzeugscheinen bezeichnet als: LoF Zugmaschine Ackerschlepper (KBA-Schlüsselung 891000)

zGM: 4800 kg
bbH: 40 km/h
2 Achsen
zugelassen mit grünem Kennzeichen GL – xx 98
zugehörige Zulassungsbescheinigung (Fahrer = Halter) wird mitgeführt:




b) Anhänger

Starrdeichselanhänger der Fahrzeugklasse O4 i.S.d. VO (EU) Nr. 168/2013

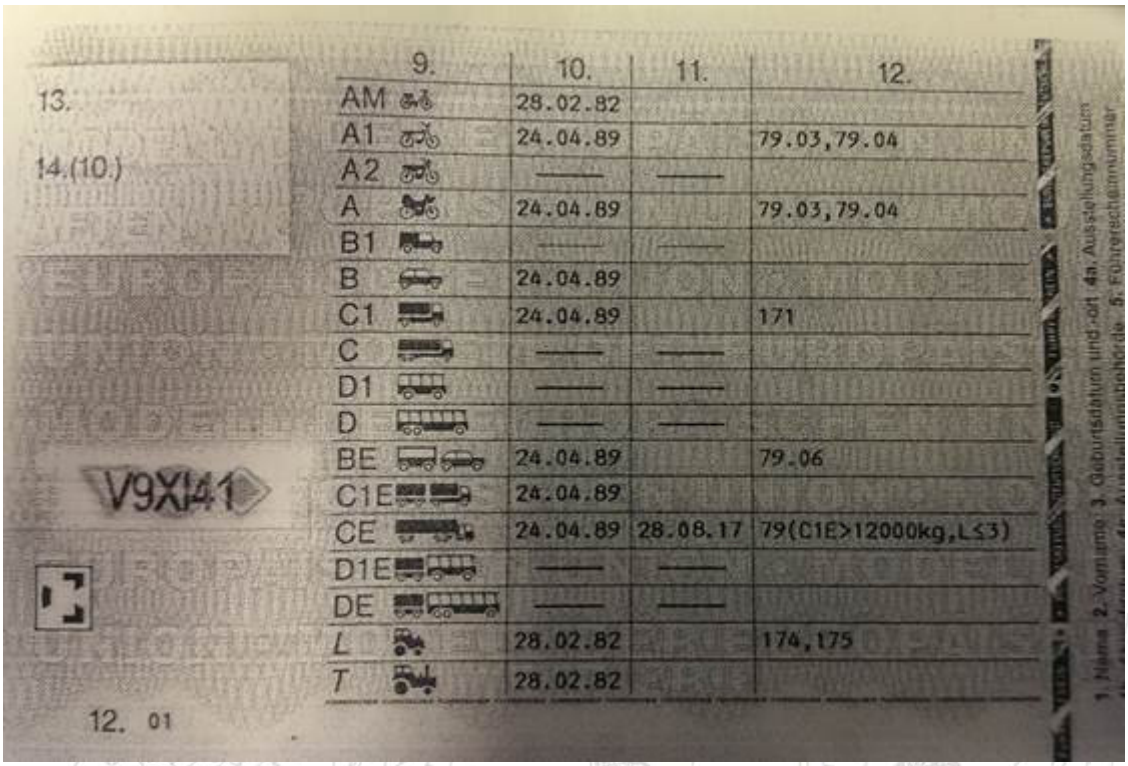
- In älteren Fahrzeugscheinen bezeichnet als: SDAH.Kipper (KBA-Schlüsselung 58 9900)

zGM: 12000 kg
2 Achsen
Wiederholungskennzeichen (grünes Kennzeichen) GL – xx 98
ausgeschildert mit 25 km/h – Schild i.S.d. § 58 StVZO

*Anmerkung* *Die Landwirte setzen im Rahmen solcher Transporte zugegebenermaßen überwiegend ordnungsgemäß zugelassene aber dennoch steuerbefreite („normale“, nicht lof) Anhänger ein. In diesem Übungssachverhalt soll jedoch die Verwendung eines Anhängers ohne Zulassung geprüft werden.*

*Das ruft jedoch die (ortsansässigen) Fuhrunternehmer auf den Plan, nehmen ihnen doch die Landwirte wertvolle Aufträge weg.*

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 | | |

13.

14.(10.)

V9XI41

12. 01

1. Name 2. Vorname 3. Geburtsdatum und -ort 4a. Ausstellungsdatum

**Aufgabe:** Beurteilen Sie den Sachverhalt

1. aus zulassungsrechtlicher Sicht,
2. aus fahrerlaubnisrechtlicher Sicht,
3. aus kraftfahrzeugsteuerrechtlicher Sicht,
4. aus versicherungsrechtlicher Sicht,
5. hinsichtlich der Bestimmungen des GüKG
6. aus mautrechtlicher Sicht.

# Lösungsvorschlag

## 1. Zulassungsrecht

*Vorbemerkungen*

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

*Die nachfolgend erarbeitete Lösung stellt keine Musterlösung und auch keinen Lösungsvorschlag der HSPV sondern nur die Meinung des Autors dar.*

*Umfang und Beurteilungstiefe entsprechenden Anforderungen an eine Klausur, wie sie an der HSPV NRW im Fach Verkehrsrecht gestellt werden. Dabei wird regelmäßig auch die Nennung der hier wiedergegebenen 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 lof Zugmaschine

#### 1.1.0 Vorprüfung

Im vorliegenden Fall ist die lof 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 zulassungsrechtlich grundsätzlich keine Rolle.

Ausweislich der Zulassungsbescheinigung ist der Landwirt L. als Fahrer der Fahrzeugkombination auch Halter der lof Zugmaschine.

> Im Übrigen gilt: Eine lof Zugmaschine i.S.d. Definition des § 2 Nr. 16 FZV muss nicht zwingend einen Landwirt bzw. einen lof Betrieb als Halter haben. Eine Verwendung von lof Zugmaschinen auch außerhalb des definitorisch ausgewiesenen Einsatzbereichs ist grundsätzlich nicht verboten; eine Zulassung auf Nichtlandwirte daher genauso möglich.

Deshalb ergibt sich bei der zulassungsrechtlichen Prüfung der Zugmaschine zunächst 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.

*Alternativen*

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

### 1.1.1 Grundsatz der Zulassungspflicht

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

**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.

Gemäß § 1 I StVG sind Kfz Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.

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.[3]

---

[1] *Forderung des § 1 I StVG.*
[2] *Definition nach BGH NZV 1998, 418 und NJW 2004, 1965.*
[3] *Hentschel/König/Dauer, Rn. 4 zu § 7 StVG.*

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.*

### 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 III Nr. 2 a FZV).*

### 1.1.5 Mitführ- und Aushändigungspflicht der Zulassungsbescheinigung

Die Zulassung ist durch eine amtliche Bescheinigung (Zulassungsbescheinigung) nachzuweisen.[4] Die Zulassungsbescheinigung ist gemäß § 13 VI FZV beim Führen von Fahrzeugen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

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

[4] *Hentschel/König/Dauer, Rn. 6 zu § 3 FZV.*

*Hinweis* *Wird die Zulassungsbescheinigung nicht mitgeführt oder zuständigen Personen auf Verlangen nicht zur Prüfung ausgehändigt, begeht der Kraftfahrzeugführer lediglich eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 13 VI FZV i.V.m. § 48 Nr. 4 i.V.m. § 24 StVG (BKat Nr. 174; TBNR 813100 bzw. 813106; VG 10,- €); die Zulassung selbst bleibt unangetastet.*

### 1.1.6 Zulassung

Die Zulassung ist der rechtstechnische Ausdruck für die behördlich erteilte Ermächtigung (= begünstigender Verwaltungsakt) zum Betrieb eines Fahrzeugs.[5] 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.

Fraglich ist aber, ob die Zulassung als „lof Zugmaschine“ auch dann weiterhin Bestand hat, wenn diese Zugmaschine im Einzelfall nicht als „lof“ Zugmaschine sondern zweckentfremdet eingesetzt wird?

- Die im Sachverhalt eingesetzte Zugmaschine ist als „lof Zugmaschine“ i.S.d. § 2 Nr. 16 FZV zugelassen. Das ergibt sich aus den entsprechenden Eintragungen in ihrer Zulassungsbescheinigung (s. Feld J „T1“ und Feld 5 „ZM.A.RÄD. AB 1,15 M SW“ und Feld 21 „N. § 3 Nr. 7“).
  Diese Definition entspricht der Definition aus Artikel 3 Nr. 8 VO (EU) Nr. 167/2013 (= Art. 2 lit. j ex-Rili 2003/37/EG).
  Sie ist also keine „normale“ Zugmaschine i.S.d. § 2 Nr. 14 FZV.
  In diesem Zusammenhang ist aber kritisch anzumerken, dass die eingesetzte Zugmaschine auch im Falle zweckentfremdeter Benutzung in fahrzeugtechnischer Hinsicht nicht verändert wurde. Die nach der Definition des § 2 Nr. 16 FZV geforderte und herstellerseits vorgegebene Bestimmtheit und Geeignetheit bleibt erhalten.[6] Und neben der Bestimmtheit und Geeignetheit ist - anders als bei den Anhängern i.S.d. § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV und den lof Zugmaschinen i.S.d. 35. AusnVO - kein zweckentsprechender Einsatz als Bedingung festgeschrieben.

- Die Erteilung einer Zulassung stellt einen begünstigenden Verwaltungsakt i.S.d. § 35 VwVerfG dar. Die Zulassung aber kann nur durch Außerbetriebsetzung gemäß § 16 I FZV (ggf. § 24 und § 25 FZV) beendet werden.[7] Selbst eine Betriebsuntersagung aufgrund § 5 FZV oder § 29 VII StVZO (TÜV) berührt die Zulassung nicht.[8]

- Im vorliegenden Fall liegt auch kein Erlöschen der Betriebserlaubnis i.S.d. § 19 II StVZO vor, da der Landwirt keine technischen Veränderungen an seiner lof Zugmaschine vorgenommen hat, um sie als gewerblich zu nutzende Zug-

---

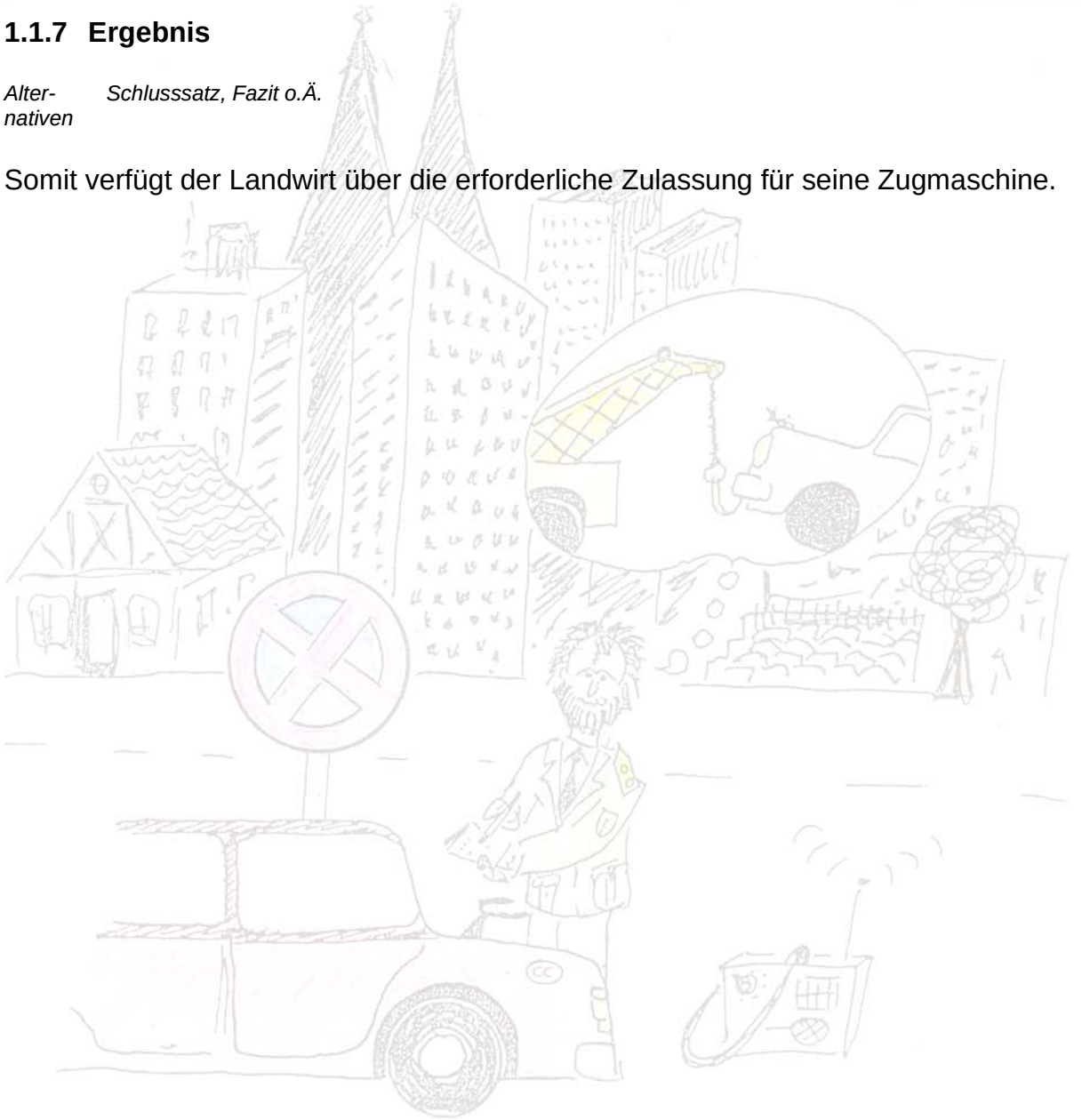
5 *Art. 2 Buchst. b) der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29.04.1999; Hentschel/König/Dauer, Rn. 5 zu § 3 FZV.*
6 *Rebler* PVT 4/2017, 22 (Ergebnis S. 24); Rebler VD 2019, 164.
7 *Dauer* in: *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 5a zu § 3 FZV.
8 *Dauer* DAR 2012, 600.

maschine einzusetzen. Im Übrigen ist die Betriebserlaubnis zwar Voraussetzung für die Zulassung, jedoch keine Bedingung im verwaltungsrechtlichen Sinne sondern ihre Tatbestandsvoraussetzung. Fällt diese durch das Erlöschen der Betriebserlaubnis weg, führt dies zwar zur Rechtswidrigkeit des Verwaltungsaktes, nicht aber auch zu dessen Unwirksamkeit.[9] Die Zulassung bleibt also davon unberührt.

### 1.1.7 Ergebnis

*Alter-nativen* *Schlusssatz, Fazit o.Ä.*

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



[9] *Huppertz* DAR 2008, 172.

## 1.2 Zulassungsrechtliche Prüfung des Anhängers

### 1.2.0 Vorprüfung

Bei dem hier dargestellten Anhänger handelt es sich um einen Starrdeichselanhänger als Kipper.

Diese werden normalerweise als zulassungspflichtige Anhänger mit der KBA-Schlüsselung 58 0100 (SDAH.Kipper) ausgewiesen. Dann erhalten sie naturgemäß ein schwarzes Eurokennzeichen. Wenn sie ausschließlich von lof Betrieben eingesetzt werden, werden sie über § 3 Nr. 7 KraftStG steuerbefreit und erhalten dann als weiterhin zulassungspflichtige (§ 3 I FZV) Anhänger ein amtliches grünes (§ 10 II FZV) Kennzeichen.

Sachverhaltsvorgabe: Im vorliegenden Sachverhalt ist jedoch vorgegeben, dass
Sachverhaltsannahme: es sich um einen wie vor beschriebenen Anhänger mit der KBA-Schlüsselung 58 0100 (SDAH.Kipper) handelt, welcher jedoch keine Zulassung besitzt. Der Landwirt kann lediglich die Typgenehmigung für diesen Anhänger vorzeigen.

In diesem Fall ist deshalb zu prüfen, ob es sich um einen zulassungsfreien Anhänger i.S.d. § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV handeln könnte:

> *„Anhänger in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben, wenn die Anhänger nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet und mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h hinter Zugmaschinen […] mitgeführt werden.“*

Diese dürfen unter Einhaltung der wie vor zitierten Bedingungen auch zulassungsfrei in Betrieb genommen werden. Im vorliegenden Fall ist jedoch bereits klar erkennbar, dass der Anhänger entgegen dem vorgeschriebenen lof Zweck zweckentfremdet eingesetzt wird.

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

***Obersatz:***

Der Landwirt könnte 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.[10]

[10] *Forderung des § 1 I StVG.*

### 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 nach der Legaldefinition des § 2 Nr. 2 FZV um ein zum Anhängen an ein Kfz bestimmtes und geeignetes Fahrzeug.

Bei dem streitbefangenen „lof“ 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.[11]

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

### Zwischenergebnis

Da der Anhänger über keine Kennzeichen verfügt (das Wiederholungskennzeichen ist kein „eigenes“ Kennzeichen) und der Landwirt entsprechend keine Zulassungsbescheinigung vorweisen kann, könnte ein Verstoß gegen § 3 I FZV gegeben sein, wenn nicht eine Ausnahme nach § 3 III FZV greift.

[11] *Hentschel/König/Dauer, Rn. 4 zu § 7 StVG.*

### 1.2.4 Ausnahmen von der Zulassungspflicht

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

Danach sind Anhänger bei Einhaltung der nachfolgend aufgeführten Bedingungen zulassungsfrei:

**- Bauartliche Bestimmtheit**

Während die FZV keine Definition eines lof Anhängers bietet, definiert Artikel 3 Nr. 9 VO (EU) Nr. 167/2013 den lof Anhänger wie folgt:

[Der lof Anhänger ist] ein land- oder forstwirtschaftliches Fahrzeug, das im Wesentlichen dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und Lasten zu befördern oder Materialien zu bearbeiten, und bei dem das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand und der Leermasse dieses Fahrzeugs mindestens 3,0 beträgt.
Diese Anhänger werden der Fahrzeugklasse R zugeschlagen. Ein zusätzlicher Index „a“ steht für Anhänger mit einer bbH ≤ 40 km/h, „b“ für solche mit einer bbH > 40 km/h. Die Unterklassen R1-R4 bezeichnen aufsteigend die zulässige Gesamtmasse.

Davon ist in § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV nicht die Rede; das ist nicht Voraussetzung. Auch deshalb ist die Bezeichnung „lof Anhänger“ falsch.[12] Um in den Genuss der Zulassungsfreiheit zu kommen, können alle Anhänger egal welcher Bauart eingesetzt werden, wenn und solange sie die Bedingungen aus § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV einhalten.

**- Verwendung in einem lof Betrieb**

Ein lof 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.[13]

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

**- Verwendung hinter einer Zugmaschine**

Des Weiteren darf der Anhänger nur hinter einer Zugmaschine mitgeführt werden. Dabei handelt es sich nach der Legaldefinition des § 2 Nr. 14 FZV um ein Kfz, das nach seiner Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet ist.

---

[12] So der Sprachgebrauch im Merkblatt „Güterbeförderung in der Land- oder Forstwirtschaft“ der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, 2/2022.

[13] *§§ 34-62 BewG.*

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 Typgenehmigung bzw. Zulassungsbescheinigung eingetragene Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit sondern um die in der konkreten Situation gefahrene tatsächliche Geschwindigkeit. Deshalb ist auch die im Sachverhalt gezeigte Kennzeichnung mit dem sog. 25 km/h-Schild nicht maßgebend und eher irritierend.*

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

**- Ausschilderung mit einem sog. 25 km/h-Schild**

Anhänger i.S.d. § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV sind des Weiteren nur dann zulassungsfrei, wenn sie für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind (§ 3 III Satz 2 FZV i.V.m. § 58 V S. 2 StVZO). Bei lof Zügen muss nur der letzte Anhänger mit mindestens einem Geschwindigkeitsschild gekennzeichnet sein.

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

**- Einsatz zu lof Zwecken**

Letztlich aber darf der Anhänger nur zu lof Zwecken eingesetzt werden. Dazu zählt nach der Legaldefinition des § 6 V FeV u.a. der Betrieb von Landwirtschaft, *Forstwirtschaft, Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Gemüsebau, Tierhaltung, Fischerei, Imkerei*.

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

Damit aber handelt es sich nicht um einen lof Zweck.

## 2.5 Ergebnis

*Alternativen* *Schlusssatz, Fazit o.Ä.*

Somit verstößt der Landwirt durch die zweckentfremdete Inbetriebnahme des Anhängers gegen § 3 I FZV. Das stellt eine OWi nach § 77 Nr. 4 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 Schuldausschließungsgründe 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 $FeV_{2013}$ 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 FeV 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 $FeV_{1999}$ oder der StVZO als auch zusätzlich nach dem Ergebnis der Umrechnung in die neuen Fahrerlaubnisklassen entsprechend Anlage 3 $FeV_{2013}$. 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 lof Anhängers einerseits und des zGM der Fahrzeugkombination eine besondere fahrerlaubnisrechtliche Prüfung. Danach scheiden die Klassen L und T als Erlaubnisgrundlage grundsätzlich 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 um eine solche lof Zugmaschine:

- Die Fahrzeugklasse ist mit T1 eingetragen. Das entspricht der alten KBA-Schlüsselung 891000 (= lof Zugmaschine).
- Gemäß Eintragung „§ 3 Nr. 7“ ist sie als steuerbefreite lof Zugmaschine anerkannt.

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)].

Bezüglich der hier eingetragenen Schlüsselzahl 174 siehe unten.

**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 4800 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 (= 4800 kg) und des Anhängers (= 12000 kg) übersteigt mit 16800 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 der Landwirt 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.[14]

[14] *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 4 zu § 21 StVG und Rn. 8 zu § 23 FeV; *Janiszewski*, Rn. 619; *Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke*, Rn. 17a zu § 2 StVG; *Bouska/Laeverenz*, Rn. 5 zu § 23 FeV; BGHSt 32, 80 (= NJW 1984, 65).

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 Besitzstandswahrung 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.[15] 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. Der Landwirt 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 Anhänger nicht mehr um einen zulassungsfreien Anhänger. Vielmehr unterliegt dieser Anhänger aufgrund seiner zweckentfremdeten 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:

[15] Amt. Begr. zu § 6 VI FeV [VkBl. 1998, S. 982 (1065)]; *Dauer/Glowalla/Brauckmann/Böhne,* S. 105.

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

Allgemein gibt es bei Anhängern je nach Betrachtungsweise drei[16] bzw. vier[17] Grundbauformen:

- Gelenkdeichselanhänger
- Sattelanhänger
- Starrdeichselanhänger
- Zentralachsanhänger

Gemeinschaftsrechtlich werden sie der Fahrzeugklasse $O_{1-4}$ zugeschlagen.

**Sattelanhänger**

Nach der VO(EU)[18] 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 KBA[19] 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) WÜ[20] 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 Anhängern[21] werden sie als „SANH“ in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen.

Auffallend ist, dass das WÜ keine Definitionen zu den Begriffen Starrdeichsel-anhänger und Zentralachsanhänger bereithält. Da aber gemeinschaftsrechtliche Regelungen dem WÜ ohnehin vorgehen und EU-Verordnungen unmittelbare Rechtswirkungen in den Mitgliedstaaten entfalten[22], ist letztlich auf die Definitionen der VO(EU) abzustellen.

Nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz und ihren Anhängern[23] werden sie als „SAnh“ in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen.

---

16 *Konitzer/Wehrmeister*, Rn. 6 zu § 34 StVZO.
17 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).
18 VO(EU) 678/2011, a.a.O. (Fn 1), Anhang II Teil C Nr. 4.
19 Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz […], Ausgabe 6/2023, Seite 33 Fn. 5.1.
20 Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968 [BGBl. II (1977), S. 811].
21 KBA Stand: 6/2023.
22 Artikel 288 AEUV (ex-Artikel 249 EG-Vertrag).
23 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 Anhängern[24] 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 betrachtet[25]: 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 Anhängern[26] 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 Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung muss aus einem Zugsattelzapfen bestehen.

---

24 KBA Stand: 6/2023.
25 *Konitzer/Wehrmeister*, Rn. 6 zu § 34 StVZO.
26 KBA Stand: 6/2023.

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) 168/2013[27] (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.[28]

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 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

[27] VO (EU) Nr. 168/2013 vom 15.01.2013 (ABl. EU vom 02.03.2013 Nr. L 60/52).
[28] *Sandherr*, Anm. zu OLG München DAR 2010, 653); vgl. Hentschel/König/Dauer, Rn. 20 zu § 1 StVG.

der zGM dieser Fahrzeugkombinationen gemäß § 34 VII StVZO. Bei Sattelzügen errechnet sich die zGM unter Abzug der Aufliegelast (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 Aufliegelast 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 Zentralachsanhänger 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 Parallelprüfung*

*Aufgrund der Formulierung der Besitzstandsregelung des § 6 VI FeV$_{2013}$ ist darüber hinaus eine Prüfung des alten Fahrerlaubnisrechts (hier: § 5 I StVZO a.F.) 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 FeV$_{2013}$ nach der Formel des § 34 VII StVZO, also unter Berücksichtigung der Aufliegelast. Der § 5 I StVZO a.F. hebt dabei nur auf die „aufgesattelten Anhänger“ ab, meint also ganz offensichtlich nur Sattelanhänger im Gegensatz zu den Starrdeichselanhängern. So sieht es auch der Verordnungsgeber, 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 a.F. 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).*

**Zwischenergebnis**

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

**Aber: Klasse L und die Schlüsselzahl 174**

Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 5 i.S.d. § 5 I StVZO in der bis zum 31.12.1998 geltenden Fassung sowie der Fahrerlaubnisklasse L, die im Zuge der Besitzstandswahrung über die Eintragung der Schlüsselzahl 174 in ihrem Führerschein verfügen, dürfen gemäß Anlage 9 FeV (Kap. B II, lfd. Nr. 4) auch folgende Fahrzeuge fahren:

> *„Zugmaschinen mit einer bbH von nicht mehr als 40 km/h […] sowie Kombinationen aus diesen Zugmaschinen und Anhängern, wenn sie mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h geführt werden".*

Mit der alten Fahrerlaubnisklasse 5 durften sie

> *„langsame Kfz jeder Art mit bbH bis zu 25 km/h fahren. Auf das zulässige Gesamtgewicht kam es nicht an. Zugmaschinen durften eine bbH bis 32 km/h haben."*[29]

Letzteres ging zurück auf die 28. StVZAusnVO.[30] Im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts durch Erlass der FeV[31] wurde die 32 km/h-Grenze zunächst beibehalten, aber:

> *„Die bisherige Berechtigung der Klasse 5 zum Führen auch von nicht lof Zugmaschinen ist in Klasse L nicht mehr enthalten".*[32]

Mit Wirkung zum 30.06.2012[33] wurde die bbH für lof Zugmaschinen der Fahrerlaubnisklasse L auf 40 km/h festgelegt mit der Begründung:

> *„Auf Grund des technischen Fortschritts werden zwischenzeitlich kleinere Zugmaschinen, die nach ihrer Bauart für lof Zwecke bestimmt sind, fortschreitend mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h produziert. Diese Höchstgeschwindigkeit stellt keine erhöhte Gefährdung der Verkehrssicherheit dar, da sie weiterhin deutlich unter 50 km/h liegt."*[34]

Die Altvorschrift kannte keine lof Zweckbindung. Dementsprechend sind die lof Zwecke in der besitzstandswahrenden Schlüsselzahl 174 auch nicht genannt. Vor diesem Hintergrund dürfen diese Personen die Zugmaschinen und Anhänger auch außerhalb der lof Zwecke fahren.

Damit hat (L) im vorliegenden Fall auch für seinen Baustellentransport die erforderliche Fahrerlaubnis.

---

29 *Bouska*, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aul. 1987, S. 69.
30 Vom 22.04.1981 (BGBl. I, S. 393).
31 Vom 18.08.1998 (BGBl. I, S. 2214). In Kraft seit 01.01.1999.
32 Amtl. Begr. zur FeV (BR-Drs. 443/1998, S. 241.
33 7. ÄndVO-FeV vom 26.06.2012 (BGBl. I, S. 1394).
34 Amtl. Begr. (BR-Drs. 245/2012, S. 26).

### 2.1.7 Strafbarkeit i.S.d. § 21 I StVG

***Obersatz***

Aus der Vorprüfung ergibt sich, dass L. *nicht* (!) 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.

# 3 Kraftfahrzeugsteuer

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 ausschließlich zu einem nach § 3 Nr. 7 lit. a-e KraftStG aufgeführten begünstigten Zweck verwendet werden.[35]

> „*Das Wort „solange“ bedeutet, dass die gewährte Steuerbefreiung für solche Zeiträume nicht eintreten soll, in denen das ansonsten befreite Fahrzeug eignungs- und bestimmungswidrig verwendet wird.“*[36]

Dabei stellt § 3 Nr. 7 KraftStG auf die tatsächliche (!) Verwendung der Fahrzeuge ab, für die eine Steuerbefreiung in Anspruch genommen wird.[37]

## 3.1 Steuerrechtliche Prüfung der Zugmaschine

Ausweislich des Sachverhaltes ist der Zugmaschine ein grünes Kennzeichen nach § 9 II FZV zugeteilt worden. In der Zulassungsbescheinigung ist das Merkmal „§ 3 Nr. 7“ eingetragen. Beides weist die Zugmaschine als steuerbefreites Fahrzeug aus.

> *„Die nach § 3 Nr. 7 KraftStG begünstigten Fahrzeuge umfassen bei lof Nutzung sowohl die* [„normalen“] *Zugmaschinen nach § 2 Nr. 14 FZV als auch die lof Zugmaschinen nach § 2 Nr. 16 FZV“*.[38]

Bei der streitbefangenen Zugmaschine handelt es sich um eine lof Zugmaschine i.S.d. § 2 Nr. 16 FZV, welche somit grundsätzlich steuerbegünstigt ist.

Die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 KraftStG wird nur bei ausschließlicher Verwendung im lof Betrieb gewährt:

> *„Die Auslegung der Formulierung (§ 3 Nr. 7 lit. a KraftStG) legt fest, dass das Fahrzeug tatsächlich in einem solchen Betrieb gehalten [verwendet] werden muss. Die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 S. 1 lit. a bzw. b KraftStG ist nicht davon abhängig, dass das Fahrzeug von dem Betriebsinhaber gehalten wird, in dessen Betrieb es eingesetzt wird.“*[39]

Dies ist vorliegend der Fall.

> „*Voraussetzung für die Steuerbefreiung der zur Durchführung von Lohnarbeiten für lof Betriebe (§ 3 Nr. 7 lit. b KraftStG) eingesetzten Fahrzeuge ist, dass diese Arbeiten vertragsgemäß einem oder mehreren Landwirten zugutekommen*.“[40]

---

35 *Zens*, Tz. 16 d) (Seite 23); *Zens* in: *Lippross/Seibel*, Basiskommentar Steuerrecht, § 3 Rn. 66
36 *Zens* in: *Lippross/Seibel*, Basiskommentar Steuerrecht, § 3, Rn. 66.
37 BFHE 194, 473 (BStBl. II 2001, 424).
38 *Zens,* Tz. 16 b) (Seite 21).
39 *Zens* in: *Lippross/Seibel*, Basiskommentar Steuerrecht, § 3, Rn. 73.
40 *Zens* in: *Lippross/Seibel*, Basiskommentar Steuerrecht, § 3, Rn. 74.

Dagegen stellt

> *„jede – auch einmalige oder unentgeltliche, nur gelegentlich gewerbliche – Nutzung der begünstigten Fahrzeuge zu anderen als lof Zwecken eine zweckfremde Nutzung i.S.d. Kraftfahrzeugsteuerrechts dar und schließt die Steuerbefreiung grundsätzlich aus“*[41]*;* siehe hierzu auch das Beispiel bei *Strodthoff* (Einsatz zu Lohnarbeiten im Autobahnbau).[42]

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

> Wird das Fahrzeug vorübergehend zu anderen als den begünstigten Zwecken benutzt -zweckfremde Benutzung (§ 5 II KraftStG), so hat der Steuerpflichtige dies nach § 7 II KraftStG-DV dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige ist als die erforderliche Steuererklärung anzunehmen (§ 150 AO; § 7 IV KraftStG-DV).[43]
> Die Anzeige kann formlos (auch via email; § 3 IV KraftStG-DV) erfolgen. Es ist nach Auskunft des Hauptzollamtes kein Standardformular bekannt. Der Antragsteller erhält innerhalb einer Woche den entsprechenden Kraftfahrzeugsteuerbescheid. Aus diesem Steuerbescheid ergibt sich allerdings keine Mitführpflicht. Bei entsprechenden Verkehrskontrollen kann daher auch kein Nachweis gefordert werden.[44]

Bei der Frage, ob sich daraus eine Straftat nach § 370 AO (Steuerhinterziehung) rsp. eine Ordnungswidrigkeit nach § 378 AO (Steuerverkürzung) ergibt, ist Folgendes zu beachten:
Die §§ 370, 378 AO sind als Blankettnorm formuliert, der erst die Regelungen des materiellen Steuerrechts (hier: KraftStG) Konturen verleihen.[45] Bei der Steuerhinterziehung kommt hinzu, dass die Blankettnorm des § 370 AO und die sie ausfüllenden steuerrechtlichen Vorschriften zusammen die maßgebliche Strafvorschrift bilden. Die Strafvorschrift des § 370 AO wird materiellrechtlich ausgefüllt durch die im Einzelfall anzuwendenden steuerrechtlichen Vorschriften (hier: KraftStG).[46]
Die Frage, ob im vorliegenden Fall aufgrund fehlender Mitteilung an die Finanzbehörde ein pflichtwidriges Unterlassen i.S.d. § 370 I Nr. 2 AO vorliegt, stellt sich in der polizeilichen Praxis nicht, da die Polizei ohnehin gemäß § 116 I AO und aufgrund entsprechender Erlassvorgaben eine Mitteilungspflicht gegenüber den zuständigen Finanzbehörden hat. Auf der Grundlage des nach § 116 I AO so mitgeteilten Sachverhaltes strengt die zuständige Finanzbehörde (§ 386 AO) eigene auch strafrechtliche Ermittlungen an. Dadurch ist der Einhaltung des Legalitätsprinzips im Zusammenhang mit derlei Steuerhinterziehungen auch ohne eigene Anzeigenerstattung seitens der Polizei Genüge getan. Bezüglich der „Bundeseinheitlichen Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen das KraftStG“ schlägt die General-

41 *Zens/Haßlbeck*, in: *Strodthoff*, Erl. Zu § 2 V KraftStG, Rn. 46 (Stand: 25.10.2021) und *Zens/Haßlbeck*, in: *Strodthoff*, Erl. Zu § 5 KraftStG, Rn. 60 (Stand: 18.01.2022).
42 Erl. zu § 2 V KraftStG, Rn. 46.
43 *Zens/Haßlbeck*, in: *Strodthoff* Erl. Zu § 3 Nr. 7 KraftStG; Rn. 76 (Stand: 12.01.2022).
44 Mitteilung des Hauptzollamtes Köln (Az.: S6200-B-B410001) vom 14.06.2022 an den Verfasser.
45 *Bilsdorfer*, Die Entwicklung des Steuerstraf- und Steuerordnungswidrigkeitenrechts, NJW 2018, 1443.
46 BGH NJW 2009, 2546.

zolldirektion bezüglich der „polizeilichen Mitteilungspflicht von Steuerstraftaten an die Finanzbehörden“ die Verwendung eines entsprechenden Vordrucks vor.[47]

Bezüglich des Unterschieds zwischen einer Steuerhinterziehung und der Steuerverkürzung sei auf Folgendes hingewiesen: Danach handelt ordnungswidrig, wer leichtfertig durch ein aktives Tun oder pflichtwidriges Unterlassen eine Steuerverkürzung herbeiführt. Die OWi unterscheidet sich von der Steuerhinterziehung als Straftat vor allem dadurch, dass die Steuerverkürzung bereits bei einer Leichtfertigkeit (Fahrlässigkeit in einem besonders hohen Grad der Nachlässigkeit) angenommen wird. Eine strafbare Steuerhinterziehung kann dagegen nur vorliegen, wenn der Täter vorsätzlich gehandelt hat.

> Beispiel:
>
> Werden zulassungsfreie Anhänger mit mehr als der für die Anhänger zulässigen Betriebsgeschwindigkeiten von 25 km/h gefahren, so wird dadurch eine Steuerhinterziehung in der Form der Steuerverkürzung begangen.[48] Bezüglich der Verfolgbarkeit sei jedoch auf die ablehnende Entscheidung des BGH hingewiesen.[49]

## 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 III FZV vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind, steuerfrei.
Grundsätzlich handelt es sich bei dem hier verwendeten Anhänger um einen zulassungsfreien Anhänger i.S.d. § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV. Da dieser Anhänger jedoch i.S.d. Zulassungsrechts 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.[50]

Wäre das Halten dieses Fahrzeugs aufgrund einer anderen Vorschrift (etwa § 3 Nr. 7 KraftStG) von der Steuer befreit, greift der Ergänzungstatbestand allerdings nicht ein.[51]

### 3.2.1 Steuerbefreiung aufgrund landwirtschaftlicher Nutzung

Anhänger sind gemäß § 3 Nr. 7 KraftStG steuerbefreit, solange sie zu einem dort (Buchst. a-e) aufgeführten begünstigten Zweck verwendet und von Zugmaschinen gezogen werden. Aber auch hier gilt

---

47 Schreiben der Generalzolldirektion III (Allg. Steuerrecht und Kontrollen) vom 25.4.2016 [Az.: S 0700-2016.00008-DIII.A.31 (201600038372)].
48 OLG Koblenz VRS 55 (1978), 73.
49 BGH, Beschl. v. 15.12.2022 (1 StR 295/22) Rn. 17, juris = NJW 2023, 998.
50 BFH, Beschluss vom 23.8.2017 – 1 StR 73/17- juris.
51 *Zens*, Tz. 6a) (Seite 12).

> *„Jede – auch einmalige oder unentgeltliche, nur gelegentlich gewerbliche – Nutzung der begünstigten Fahrzeuge zu anderen als lof Zwecken stellt eine zweckfremde Nutzung i.S.d. Kraftfahrzeugsteuerrechts dar und schließt die Steuerbefreiung grundsätzlich aus.“*[52]

Damit unterliegt auch der Anhänger als nunmehr zulassungspflichtiges und in der Folge widerrechtlich benutztes (§ 2 V KraftStG), nicht länger steuerbegünstigtes (§ 3 Nr. 7 KraftStG) Fahrzeug der Steuerpflicht gemäß § 1 I Nr. 3 KraftStG.

Zu §§ 370, 378 AO siehe oben.

### 3.2.2 Widerrechtliche Benutzung

Bei dem im Sachverhalt eingesetzten Anhänger handelt es sich grds. um einen zulassungsfreien Anhänger i.S.d. § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV. Damit ist er -aufgrund seiner Zulassungsfreiheit- i.S.d. § 3 Nr. 1 KraftStG auch von der Steuerpflicht befreit.

Da der in Rede stehende lof Anhänger jedoch nicht zu lof Zwecken eingesetzt wurde, ist er als nunmehr zulassungspflichtiger Anhänger zu betrachten.

Dies stellt in der Folge dann auch -steuerrechtlich betrachtet- eine widerrechtliche Benutzung iSd § 1 I Nr. 3 KraftStG 2002 iVm § 2 V S. 1 KraftStG 2002 dar:

> „Eine widerrechtliche Benutzung iS dieses Gesetzes liegt vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Inland ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt wird“.

> *„Bei der widerrechtlichen Benutzung iSd § 1 I Nr. 3 KraftStG handelt es sich um einen Ersatztatbestand, der sicherstellen soll, dass auch in solchen Fällen Kraftfahrzeugsteuer festgesetzt und erhoben werden kann, in denen ein Fahrzeug nicht zugelassen ist und damit iSd § 1 I Nrn. 1 u. 2 KraftStG gehalten wird*.“[53]
>
> *„Der Tatbestand ‚widerrechtliche Benutzung‘ ist seinem Wesen nach ein Ergänzungstatbestand und stellt abweichend vom Halten auf die tatsächliche Nutzung eines Fahrzeugs ab*.“[54]

Die widerrechtliche Benutzung unterliegt gemäß § 1 I Nr. 3 KraftStG dann auch der Steuerpflicht.[55]

Nach der seit 12.7.2017 geltenden[56] Vorschrift des § 15 I KraftStDV hat jedoch die Person, die das Fahrzeug widerrechtlich im Inland benutzt, unverzüglich eine Steuererklärung beim zuständigen Hauptzollamt abzugeben. Bei Nichtbefolgung soll somit ein pflichtwidriges Unterlassen iSd § 370 I Nr. 2 AO vorliegen. Dem steht jedoch die Entscheidung des BGH[57] entgegen:

> *„Ein Verstoß gegen § 15 Abs. 1 KraftStDV führt nicht zur Strafbarkeit nach*

---

52 *Zens*, Tz. 16 f) (Seite 25).
53 *Zens/Haßlbeck*, in: Strodthoff KraftStG § 2 V Rn. 46.
54 *Zens*, in: Lippross/Seibel, Basiskommentar Steuerrecht, KraftStG § 1 I Nr. 3, Rn. 14.
55 *Zens*/Haßlbeck, in: *Strodthoff* KraftStG § 2 V Rn. 20 (Stand: 25.10.2021).
56 BGBl. 2017 I 2374.
57 BGH, Beschl. v. 15.12.2022 (1 StR 295/22) Rn. 22, juris = NJW 2023, 998.

> *§ 370 Abs. 1 Nr. 2 AO. Denn die Regelung der steuerlichen Erklärungspflicht allein in § 15 Abs. 1 KraftStDV genügt nicht den Anforderungen des Art. 103 Abs. 2 GG. Zudem dürfte § 15 Abs. 1 KraftStDV in der Verordnungsermächtigung des § 15 Abs. 1 Nr. 4 KraftStG keine im Sinne des Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG hinreichende Grundlage finden.“*

*„Nach dieser Entscheidung […] des BGH wird der Gesetzgeber voraussichtlich aktiv werden und eine eigene Erklärungspflicht im KraftStG schaffen“.*[58]



[58] *Kock/Menke* wistra 2023, 212 (216); *Maiwald* VD 2023, 316.

# 4 Versicherungsrecht

Gemäß § 1 PflVG ist der Halter eines Kfz oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden […] abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet wird.

Unter Haftpflichtversicherungsvertrag ist jede vertragliche Beziehung zu verstehen, die eine den Vorschriften des Gesetzes entsprechende Haftpflichtversicherung zum Gegenstand hat, namentlich auch die vorläufige Deckungszusage des Versicherers.[59]

Entgegen der früheren Regelung des § 6 PflVG, in der es auf das Bestehen des Versicherungsschutzes ankam, stellt die heutige Fassung allein auf die tatsächliche Existenz eines Versicherungsvertrages zur Tatzeit, nicht aber auf einen Schutz im Innenverhältnis ab.[60] Der Haftpflichtversicherer ist dem geschädigten Dritten gegenüber zur Leistung verpflichtet (Außenverhältnis). Das gilt auch dann, wenn der Versicherungsnehmer seinen Versicherungsschutz aufgrund einer Pflichtverletzung eingebüßt hat. Das kann u.a. bei einem zweckentfremdeten Einsatz des versicherten Fahrzeugs der Fall sein. Im Innenverhältnis haftet der Versicherer nur, wenn er zur Leistung verpflichtet ist. Ist er das nicht, haftet der Versicherungsnehmer.

Darauf aber stellt die strafbewehrte Norm des § 6 PflVG nicht ab. Strafbar ist der Gebrauch des Fahrzeugs nur unter der Voraussetzung, dass die erforderliche Haftpflichtversicherung nicht oder nicht mehr besteht. Die Polizei ist als Strafverfolgungsbehörde auch nur zur Verfolgung der nämlichen Straftat aufgerufen und nicht zur Klärung des Innenverhältnisses.

Versicherungspflicht der Zugmaschine

Da die verwendete Zugmaschine über eine amtliche Zulassung verfügt, muss grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass auch ein Versicherungsvertrag zumindest zum Zeitpunkt der Zulassung vorlag. Der vorherige Abschluss eines Versicherungsvertrages ist Zulassungsvoraussetzung (§ 3 I S. 2 FZV). Dagegen liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Versicherungsvertrag aufgelöst worden wäre.

Ausnahmen von der Pflichtversicherung

Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen, sind gemäß § 2 Nr. 6 lit. c) PflVG von der Pflichtversicherung ausgenommen. Dazu gehören grundsätzlich Anhänger in lof Betrieben, wenn und solange sie von der Zulassungspflicht ausgenommen sind. Zulassungsfreie Anhänger in lof Betrieben dürfen nach näherer Maßgabe des § 3 III Nr. 2 lit. a) FZV nur unter Einhaltung bestimmter Bedingungen in Betrieb genommen werden. Im vorliegenden Fall hat sich jedoch ergeben, dass der Anhänger entgegen dem vorgeschriebenen lof Zweck zweckent-

59 BGHSt 33, 172 (175) = NJW 1986, 439.
60 *Hentschel/König/Dauer*, Vor § 23 FZV, Rn. 16; zust. *Krumm* SVR 2017, 302.

fremdet eingesetzt und infolgedessen zulassungspflichtig wurde.[61] In der weiteren Folge ist er deshalb auch versicherungspflichtig.[62]

Man muss unterscheiden zwischen den Anhängern, die nicht der Versicherungspflicht unterliegen, und den versicherungspflichtigen Anhängern.

Bezüglich des nunmehr versicherungspflichtigen Anhängers ist zu prüfen, ob ein Versicherungsvertag in Gestalt einer Kfz-Haftpflichtversicherung, einer sog. Branchenversicherung, einer Flottenversicherung oder innerhalb einer oftmals so genannten „*Landwirtschaftlichen Inhaltsversicherung*“ besteht. Letztere versichert neben dem Tierbestand, Erntevorräten, Maschinen / Geräte und Anlagen auch zulassungsfreie Fahrzeuge und Anhänger.

Wer einen versicherungspflichtigen Anhänger mitführt, obwohl kein Versicherungsvertrag besteht, begeht eine Straftat entgegen § 6 I PflVG.

> In vergleichbaren Sachverhalten wie dem hier dargestellten soll daraus jedoch nach h.M. aus Billigkeitserwägungen heraus kein Verstoß gegen das PflVG erwachsen.[63]



[61] MüKoStVR/*Kretschmer* PflVG § 6 Rn. 14.
[62] MüKoStVR/*Kretschmer* PflVG § 6 Rn. 15.
[63] BayObLG VRS 48, 301; OLG Koblenz VRS 55, 73; OLG Celle VRS 66, 63 (65) für Wohnwagen und Packwagen im Gewerbe nach Schaustellerart (vgl. § 3 II Nr. 2b FZV).

# 5 GüKG

Die entscheidende Frage für die Einstufung als lof Beförderung oder gewerbliche Beförderung lautet: Wer bezahlt die Rechnung? Fährt der Landwirt auf eigene Kosten für sich selber, handelt es sich um lof Transporte. Wird hingegen für einen Gewerbebetrieb (Bauunternehmer etc.) gefahren, handelt es sich um einen gewerblichen Transport.[64]

Grundsätzlich gilt das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) für Beförderungen mit Kfz, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 t haben. Das Gesetz unterscheidet dabei:

- gewerblichen Güterkraftverkehr als geschäftsmäßige Beförderung (d.h. hier steht der Geschäftszweck im Vordergrund) oder entgeltliche Beförderung von Gütern für andere,
- Eigenverkehr (Werkverkehr) als Güterbeförderung für eigene Zwecke eines Unternehmens

Ausnahmen für die Land- oder Forstwirtschaft

Die Vorschriften des GüKG finden keine Anwendung auf die in lof Betrieben übliche Beförderung von lof Bedarfsgütern oder Erzeugnissen

- Die Beförderung ausschließlich von lof Erzeugnissen oder lof Bedarfsgütern ist Voraussetzung für die Befreiung von den Vorschriften des GüKG (§ 2 I Nr. 7).[65]
- Lof Erzeugnisse sind alle Produkte der lof Urproduktion [zB Vieh, Biomasse wie Getreide, Mais, Gras, Holz etc. (unverarbeitet), Milch, Eier, Tierfutter, Obst und Gemüse (unverarbeitet)]. Nicht darunter fallen bereits verarbeitete Milchprodukte, tiefgekühltes oder eingemachtes Gemüse, Saft, verarbeitetes Holz.
- Lof Bedarfsgüter sind alle Produkte, die für die lof Urproduktion benötigt werden (zB Saatgut, Gülle, Gärreste, Kompost und weitere Dünge- und Futtermittel, Pflanzensetzlinge etc). Dazu gehören auch Betriebsmittel und -stoffe, die für die Unterhaltung und Entwicklung eines lof Betriebs benötigt werden (zB Kraftstoffe, Landmaschinen, Maschinen, Ersatzteile, Baumaterial etc. jeweils für eigene Zwecke).

a) für eigene Zwecke,
   - Die Beförderungen müssen innerhalb des lof Betriebes, vom Betrieb zum Kunden (er ist hier der Empfänger) oder vom Lieferanten direkt zum Betrieb stattfinden. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn ein Landwirt sein (!) Getreide zum Landhändler transportiert. In diesem Fall gilt das GüKG nicht.
   - Lof Betriebe sind solche, die die Ertragsfähigkeit des Bodens durch Anbau und Gewinnung pflanzlicher Bodenerzeugnisse einschließlich Holzgewinnung bzw. durch Viehhaltung gewerbsmäßig nutzen.[66] Ein lof Betrieb ist danach jede Wirtschaftseinheit, in der die drei Produktionsfaktoren Boden, Betriebsmittel und menschliche Arbeit zusammengefasst sind und – aufeinander abgestimmt – planmäßig eingesetzt werden, um Güter (z.B. Nahrungsmittel, Rohstoffe, Pflanzen, Zuchttiere) zu erzeugen und zu verwerten oder entsprechende lof Dienstleistungen bereitzustellen.
   - Hierbei kommt es nicht auf die Fahrzeugbauart an. Das verwendete Fahrzeug muss nicht von der Kfz-Steuer befreit sein.

b) für andere Betriebe dieser Art
   a. Im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder

[64] Landwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßenverkehr, 2020, S. 93; Merkblatt „Güterbeförderung in der Land- oder Forstwirtschaft“ der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, 2/2022, S. 8.

[65] *Vaupel*, Maut und GüKG-Land- und Forstwirte sind befreit, LWK Nds. (Hrsg.), 25.1.2019; *Vaupel*, Güterbeförderung in der Land- und Forstwirtschaft, LWK Nds. (Hrsg.), 2/2022..

[66] *Gerdes*, Land- oder forstwirtschaftliche (land- oder forstwirtschaftliche) Fahrzeuge im Straßenverkehr, Losebl. (Stand 2001), S. I–9.

- Für Nachbarschaftshilfe wird in der Regel nicht gezahlt. Außerdem sind daran weder Lohnunternehmen oder Maschinenringe beteiligt. Wenn sich Landwirte beim Transport in der Ernte gegenseitig helfen, greift das GüKG also nicht.

b. Im Rahmen eines Maschinenringes (o.Ä.) sofern die Beförderung im Umkreis von 75 km […] mit Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen durchgeführt wird, die nach § 3 Nr. 7 KraftStG von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.
   - Lof Transporte werden durch den Maschinenring vermittelt. Konkret heißt das: Wenn ein Landwirt, der Mitglied eines MR e.V. ist, einen anderen Landwirt vom MR e.V. vermittelt bekommt und für ihn lof Erzeugnisse von seinem (!) Betrieb zu seinem Kunden (hier der Empfänger) oder zum Betrieb eines anderen Landwirts transportiert, gilt das GüKG nicht. Die Befreiung gilt nur in einem Umkreis von 75 km in der Luftlinie um den regelmäßigen Standort des Kfz […] und wenn der Transport mit steuerbefreiten Zugmaschinen (grünes Kennzeichen) erfolgt.
   - Diese Ausnahme gilt nicht für Lohnunternehmer.

c) mit lof Fahrzeugen bbH ≤ 40 km/h
   - Bei den Fahrzeugen muss es sich um lof Fahrzeuge eines lof Betriebes handeln.
   - Etwaige Kontrollen beziehen sich ausschließlich auf lof-Fahrzeuge (Zulassungsbescheinigung Teil 1) und lof-Bedarfsgüter oder lof-Erzeugnisse. Die Frage der Vergütung spielt im Rahmen dieser Befreiung keine Rolle. Diese Ausnahme ist insbesondere für Lohnunternehmen, Biogasanlagen, Landmaschinenwerkstätten, -händler, -hersteller, usw. von Bedeutung!

d) mit lof Fahrzeugen bbH > 40 km/h
   - Klassische Traktoren auch schneller als 40 km/h bbH sind solo, mit unbeladenen Anhängern oder angebauten und angehängten Arbeitsgeräten grundsätzlich von der Maut befreit, es sei denn, der Traktor, der Anhänger oder die Geräte selbst sind das zu transportierende Gut (z. B. bei Landmaschinenhändlern).
   - Mautpflicht besteht gemäß § 1 I S. 2 BFStrMG nur für Kfz oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zGM mindestens 7,5 Tonnen beträgt.
   - Klassische lof Ackerschlepper und lof Geräteträger fallen nicht unter dieser Alternative, da sie zur Bewirtschaftung von lof Flächen bestimmt sind und beispielsweise über die Zapfwelle auch andere Maschinen antreiben können. Nach aktueller Auffassung des BAG ist darunter auch der Unimog zu subsumieren, wenn er als lof Zugmaschine zugelassen ist, da er ursprünglich auch für den Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft konzipiert und bestimmt ist. Es fehlt also an dem Merkmal „für den Güterverkehr bestimmt“.

Die hier aufgeführten Ausnahmen treffen jedoch auf den geschilderten Sachverhalt nicht zu mit der Folge, dass eine Erlaubnis für den gewerblichen Güterverkehr erforderlich ist.[67]

Im vorliegenden Fall nutzt der Landwirt zwar lof Fahrzeuge des eigenen lof Betriebes; jedoch transportiert er keine lof Bedarfsgüter oder Erzeugnisse. Daher verstößt der Landwirt gegen das GüKG:

> Gemäß § 19 I Nr. 1b GüKG handelt ordnungswidrig, wer u.a. ohne Erlaubnis (§ 3 I GüKG) gewerblichen Güterkraftverkehr betreibt.

[67] Landwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßenverkehr 2020, S. 94.

# 6 Bundesfernstraßenmautgesetz

Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundestraßen ist eine Autobahn- und Bundesstraßenmaut zu entrichten (§ 1 I S. 1 BFStrMG). Das betrifft Kfz und Fahrzeugkombinationen

1. die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und
2. deren zGM mindestens 7500 kg beträgt.

Ausnahmen für die Land- oder Forstwirtschaft

Die Maut ist gemäß § 2 II Nr. 6 BFStrMG nicht zu entrichten bei Verwendung von lof Fahrzeugen gemäß § 2 I Nr. 7 GüKG sowie den damit verbundenen Leerfahrten. Da das BFStrMG auf das GüKG verweist muss also zuerst auf die Ausnahmen im GüKG geschaut werden.

Konkret bedeutet dies z. B.:

- Land- und Forstwirte sind mit den Fahrzeugen, die auch im Rahmen des GüKG unter die Ausnahme fallen, mautfrei.
- Beförderungen, die über den Maschinenring e.V. im Rahmen des GüKG unter die Ausnahme fallen, sind mautfrei.
- Übliche Beförderungen von lof Bedarfsgütern und lof Erzeugnissen sind mit lof Fahrzeugen mit einer bbH von bis zu 40 km/h mautfrei.
- Klassische lof Ackerschlepper und lof Geräteträger fallen nicht unter dieser Alternative, da sie zur Bewirtschaftung von lof Flächen bestimmt sind und beispielsweise über die Zapfwelle auch andere Maschinen antreiben können. Nach aktueller Auffassung des BAG ist darunter auch der Unimog zu subsumieren, wenn er als lof Zugmaschine zugelassen ist, da er ursprünglich auch für den Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft konzipiert und bestimmt ist. Es fehlt also an dem Merkmal „für den Güterverkehr bestimmt“.

Für alle diese Beispiele gilt: Bei Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination ausschlaggebend.

Der Landwirt begeht eine OWi entgegen § 4 I BFStrMG i.V.m. § 10 I Nr. 1 BFStrMG.

## Fazit

Der Landwirt L. begeht folgende Verstöße:

Zulassungsrechtlich
OWi entgegen § 3 I FZV i.V.m. § 77 Nr. 1 FZV.

Fahrerlaubnisrechtlich
Die Klassen L und T sind nicht einschlägig; es bedarf der Klasse CE. Der Landwirt ist jedoch aufgrund der Besitzstandswahrung im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnisklasse.

Steuerrechtlich
Aufgrund der Rechtsprechung des BGH liegt kein Vergehen entgegen § 370 AO (§ 378 AO) vor.

Versicherungsrechtlich
Kein Verstoß erkennbar.

GüKG
OWi entgegen § 19 GüKG.

BFStrMG
OWi entgegen § 10 I Nr. 1 BFStrMG.

## Begriffe

Rechtswidrig

Unter einer rechtswidrigen Tat wird eine solche verstanden, die -unabhängig von der Schuld- lediglich den äußeren Tatbestand eines Strafgesetzes verwirklicht. Der Begriff wird also ausschließlich im Zusammenhang mit einer Straftat verwendet (§ 11 Nr. 5 StGB).

Eine Ordnungswidrigkeit ist eine rechtswidrige und vorwerfbare Handlung, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklicht (hier: FZV, GüKG, BFStrMG), das die Ahndung mit einer Geldbuße zulässt (§ 1 I OWiG).

Im vorliegenden Sachverhalt geht der rechtswidrigen Tat (hier: Steuerhinterziehung) bzw. der vorwerfbaren Handlung (hier: Steuerverkürzung) eine widerrechtliche Benutzung (§ 2 V KraftStG) bzw. zweckfremde Benutzung (§ 5 II S. 4 KraftStG) des Fahrzeugs voraus.

Widerrechtlich

Der Duden definiert den Begriff „widerrechtlich“ mit „*gegen das Recht verstoßend*“. Diese eher allgemeine Beschreibung erfasst somit Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, aber auch Verfehlungen, die nicht unbedingt zu Straftaten und Ordnungswidrigkeiten führen.

Widerrechtliche Benutzung

Dieser Begriff findet sich in § 1 I Nr. 3 und 2 V KraftStG: Er ist legaldefiniert als *„Benutzung eines Fahrzeugs ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung.“*

Zweckfremde Benutzung[68]

Wird ein Fahrzeug, dessen Halten von der Steuerbefreit ist, vorübergehend zu anderen als den begünstigten Zwecken benutzt, liegt eine zweckfremde Benutzung vor (Legaldefinition § 5 II S. 4 KraftStG).

Zweckentfremdete Benutzung

Nutzung eines Fahrzeugs entgegen dem vorgeschriebenen Verwendungszweck i.S.d. Zulassungsrechts.

[68] Der Zoll verwendet auf seiner Website (Zoll online - Land- und Forstwirtschaft) den Begriff „zweckfremde Benutzung“. Im Merkblatt „Güterbeförderung in der Land- oder Forstwirtschaft“ der Landwirtschaftskammer Niedersachsen 2/2022, S. 6 wird ebenfalls der Begriff „zweckfremde Benutzung“ verwendet. So auch bei *Zens*, Tz. 16f (s. 25).

**Literaturhinweise**

*Daubner*, Fälle und Lösungen im Verkehrsrecht, Boorberg Verlag, 7. Aufl. 2018, S. 111.

*Daubner*, Überblick landwirtschaftliche Zugmaschinen 11/2016. https://daubner-verkehrsrecht.info/2016/landwirtschaftliche-zugmaschinen-fahrerlaubnis-zulassung-steuer

*Haarlammert,* Gewerbliche Transporte können richtig teuer werden, Agrarheute 9/2019, 118.

*Haarlammert*, Sicher durch die Verkehrskontrolle, Topagrar 1/2022, 132.

*Hoffmann,* Regeln bei gewerblichen Transporten in der Landwirtschaft, Agrarheute 11/2021. https://www.agrarheute.com/technik/traktoren/regeln-gewerblichen-transporten-landwirtschaft-535309

*Höner,* T-Führerschein: Gewerbliche Transporte können teuer werden! Topagrar online 9/2021. https://www.topagrar.com/management-und-politik/news/t-fuehrerschein-gewerbliche-transporte-koennen-richtig-teuer-werden-11808677.html

*Lippross/Seibel*, Basiskommentar Steuerrecht, 130. Aufl. 2019 -juris-

*Strodthoff* (Hrsg.), KraftStG (Losebl. 2022).

*Vaupel,* Landwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßenverkehr 2020. BLE (Hrsg.), S. 93f.

*Vaupel*, Güterbeförderung in der Land- oder Forstwirtschaft 2/2022 LwK Niedersachsen (Hrsg.), S. 12.

*Zens*, Kraftfahrzeugsteuer, 1. Aufl. 2008.