

73. Was ist unter „Probefahrten“ im Sinne des § 56 Abs. 1 Satz 2 des Reichsstempelgesetzes vom 15. Juli 1909 zu verstehen?

VII. Zivilsenat. Urt. v. 2. Dezember 1913 i. S. Baugesellschaft  
L. (Kl.) w. preuß. Fiskus (Bekl.). Rep. VII. 371/13.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Der Anspruch auf Rückzahlung des erhobenen Stempels wurde durch das Berufungsurteil zurückgewiesen, die Revision der Klägerin blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

„Nach § 56 Abs. 1 Satz 1 RStempG. dürfen der Beförderung von Personen dienende Kraftfahrzeuge zum Befahren öffentlicher Wege oder Plätze nur in Gebrauch genommen werden, wenn zuvor

bei der zuständigen Behörde gegen Zahlung des Abgabebetrags (Tarifnr. 8a) eine Erlaubniskarte gelöst worden ist. Nach der Vorschrift in Satz 2 a. a. O. gelten aber Probefahrten nicht als Ingebrauchnahme im Sinne jener Bestimmung, begründen also nicht die Stempelpflicht.

Aus den im Tatbestande des Berufungsurteils in Bezug genommenen Feststellungen des ergangenen Strafammerurteils ergibt sich folgender Sachverhalt: Die Klägerin besaß im Besitz eines ihr verpfändeten Personenkraftwagens, der seit einigen Jahren unbenutzt auf ihrem Lagerplatze stand. Der Wagen war vom früheren Besitzer aus dem Verkehr gezogen, das polizeiliche Kennzeichen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 KraftfzG. vom 3. Mai 1909 und § 6 Abs. 2, § 8 BFG. vom 3. Februar 1910) der Behörde zurückgegeben, der Wagen abgemeldet worden und seine neue Zulassung zum Verkehr (§ 1 des eben genannten Gesetzes und § 5 der Verordnung) weder erfolgt noch auch beantragt worden. Ende Februar 1911 bot die Klägerin den Wagen mit Genehmigung des Eigentümers dem Magistrat von N., der die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs für die städtische Feuerwehr beabsichtigte, zum Kaufe an. Auf Verlangen des Magistrats fand am 13. März auf dem Hofe der Hauptfeuerwache in N. eine Vorführung des Wagens statt. Zu diesem Zwecke hatte ihn die Klägerin durch einen von ihr beauftragten Schlosser von B. nach N. fahren lassen. Daß bei dieser Fahrt öffentliche Wege benutzt worden sind, versteht sich von selbst, wird auch von der Klägerin ebensowenig in Abrede gestellt, wie daß der Wagen dabei mit der eigenen Kraft bewegt worden ist. Die Klägerin ist aber der Meinung, daß die Vorführung des Fahrzeugs, einschließlich der Fahrt von B. nach N. nichts anderes als eine Probefahrt gewesen sei, weshalb die (dem Betrage nach von ihr nicht bemängelte) Stempelabgabe von 175 M mit Unrecht erhoben sei und zurückgezahlt werden müsse.

Der Ausdruck Probefahrt ist so unbestimmt, daß daraus allein die Abgrenzung dessen, was in § 56 RStempG. damit gemeint ist, nicht entnommen werden kann. Der gewöhnliche Sprachgebrauch gestattet die Anwendung des Ausdrucks auch in einem Sinne, in dem ihn § 56 sicher nicht verstanden wissen will. In einem solchen weitergehenden Sinne ist der Ausdruck z. B. gebraucht in § 3 Abs. 2 des bereits angeführten Gesetzes vom 3. Mai 1909, wo von

den Probefahrten die Rede ist, die bei Ablegung der durch § 2 vorgeschriebenen Prüfung eines Bewerbers um die Erlaubnis zur Kraftwagenführung vorzunehmen sind. Man setze den Fall, daß jemand einen neuen Kraftwagen nach Besichtigung und Vorführung fest gekauft hat und dazu alsbald einen Führer bestellt, der aber die Fahrerlaubnis noch nicht besitzt, für den sie deshalb nunmehr nachgesucht wird. Wenn bei der hierdurch erforderlich werdenden Prüfung des Führers zu den vorgeschriebenen Fahrten (vgl. Nr. IV 2b und c der „Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen“, Anlage B zur WD. vom 3. Februar 1910) der erwähnte Wagen verwendet wird, so kann es kaum einem Zweifel begegnen, daß diese Fahrten Probefahrten im Sinne des Gesetzes vom 3. Mai 1909 sind, dagegen Probefahrten im Sinne des § 56 RStempG. nicht sind oder jedenfalls dann nicht sind, wenn das Fahrzeug selbst, vor Einstellung in den Verkehr, einer besonderen Prüfung infolge Erteilung einer Typenbescheinigung nicht bedarf (vgl. § 5 Abs. 3 WD. vom 3. Februar 1910 und Nr. X der „Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen“, Anlage A zu jener Verordnung). Nicht das Fahrzeug, sondern der Führer soll im angegebenen Falle erprobt werden; § 56 aber hat, wie der Zusammenhang der beiden Vorschriften in Satz 2 und in Satz 1 des Abs. 1 erkennen läßt, in Satz 2 nur Fahrten im Auge, die der Probierung des Fahrzeugs zu dienen bestimmt sind.

Absicht und Zweck des Gesetzes führen aber zu einer noch engeren Abgrenzung des Begriffs. Regelmäßig wird jedes neu hergestellte Kraftfahrzeug vom Hersteller, ehe er es in den Handel bringt oder sonst absetzt, ausprobiert werden müssen, und dabei wird das Befahren öffentlicher Wege oder Plätze gewöhnlich nicht zu umgehen sein. Auch der Zwischenhändler wird den Absatz kaum ohne vorgängige Vorführung solcher Art erzielen können. Da mit derartigen Fahrten immer auch die Beförderung mindestens einer Person, nämlich des Führers, verbunden ist, so würden sie den die Steuerpflicht nach § 56 Abs. 1 Satz 1 begründenden Tatbestand erfüllen. Das müßte zu einer empfindlichen Belastung der neu ausblühenden Kraftwagenindustrie oder des Handels mit ihren Erzeugnissen führen. Nur um dieses unerwünschte Ergebnis zu vermeiden, wurde in den dem Reichstage vorgelegten Geszentwürfe die Ausnahmebestimmung des Abs. 1 Satz 2 aufgenommen. Hierüber läßt die Begründung

des vorgelegten Entwurfs keinen Zweifel, da sie sich (§. 34) zu jener Bestimmung wie folgt äußert: „Als Probefahrten . . . haben nur solche zu gelten, welche von Fabriken und Händlern mit den zum Verkaufe gestellten Fahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen ohne Entgelt veranstaltet werden.“ Hiergegen ist bei der Beratung und Beschließung des Gesetzes ein Widerspruch von keiner Seite hervorgetreten, und deshalb darf sich die Auslegung des an sich mehrdeutigen Ausdrucks des Gesetzes durch jene in der Begründung enthaltene Äußerung bestimmen lassen, mag auch sonst keineswegs jeder in den vorbereitenden Abschnitten der Gesetzgebung widerspruchslös geäußerte Gedanke, der aber im Gesetze selbst keinerlei Ausdruck gefunden hat, Geltung beanspruchen dürfen. Man hat die Probefahrten von der Steuer frei lassen wollen, solange sich hierbei das Fahrzeug noch als zum Verkauf gestellte oder zu stellende Ware, oder allenfalls auch aus Anlaß einer Instandsetzung oder eines Umbaues, im Bereiche der Industrie oder des Handels befindet. Ist aber das Fahrzeug aus diesem Bereich ausgeschieden und in den der Verbraucher eingetreten und soll es innerhalb des Kreises der Verbraucher den Eigentümer wechseln, so kann für eine aus diesem Anlaß auf Verlangen des Erwerbslustigen vorgenommene Probefahrt, wenn sie sonst die Voraussetzungen der Stempelpflicht erfüllt, die Anwendung der Ausnahmegvorschrift nicht in Anspruch genommen werden. Das ist der Standpunkt, den auch mehrere Straffenate des Reichsgerichts bereits eingenommen haben (Entsch in Straff. Wd. 40 S. 256, Wd. 43 S. 214, Wd. 46 S. 95; auch Urteil vom 12. Oktober 1910 Rep. IV. D. 625/09). Das Berufungsgericht wird demnach der erkennbaren Absicht des Gesetzes nicht gerecht, indem es den Begriff der Probefahrten im Sinne des § 56 auch über den Kreis der Kraftfahrzeugfabrikanten und Kraftfahrzeughändler hinaus erstreckt und „auch andere Personen, die einen Kraftwagen zu veräußern beabsichtigen, für eine Probefahrt Steuerfreiheit genießen“ lassen will. Die Klägerin, eine Baugesellschaft, gehört jenem Kreise nicht an, und das Gegenteil ist auch bezüglich des Eigentümers, der ihr das Fahrzeug in Pfand gegeben hatte, nicht behauptet worden; schon darum steht der Klägerin die Ausnahmegvorschrift des § 56 Abs. 1 Satz 2 nicht zur Seite.

Aber auch der Entscheidungsgrund, aus dem das Berufungs-

gericht zu dem gleichen Ergebnisse gelangt ist, bietet keinen Anlaß zu rechtlicher Beanstandung. Das Berufungsgericht stellt fest, daß die Fahrt von B. nach N. ausschließlich zu dem Zwecke ausgeführt worden ist, den Kraftwagen und den Kraftwagenführer nach der Feuerwache in N. zu bringen, wo der Wagen dem in Aussicht genommenen Käufer vorgeführt werden sollte. Die Fahrt von B. nach N. sieht das Berufungsgericht deshalb nicht als Probefahrt an, sondern als Beförderung zu dem Orte, wo die Probefahrt erst stattfinden sollte. Freilich hatte die Klägerin Beweis dafür angetreten, daß nach einer ihr vom Magistrat von N. zugegangenen Mitteilung auch die Fahrt von B. nach N. dazu dienen sollte, die Brauchbarkeit des Wagens zu erproben. Der Revision mag auch zugegeben werden, daß der vom Berufungsgerichte hervorgehobene Umstand, daß ein Beauftragter des Magistrats an dieser Fahrt nicht teilgenommen hat, jene Zweckbestimmung der Fahrt nicht notwendig ausschließt. Kam der Wagen nicht unverfehrt oder nicht ohne Betriebsstörung bis N., so würde der Magistrat vielleicht den Kauf ohne weiteres abgelehnt haben, und insofern konnte von der Fahrt nach N., wenngleich sie ohne Teilnahme eines Beauftragten des Magistrats stattfand, allerdings gesagt werden, daß auch sie schon als Probe dienen sollte, obwohl dazu nicht eine besonders ausgewählte, zur Fahrprobe geeignete Wegestrecke, sondern die als Ortsverbindung gegebene Straße benutzt wurde, wie mangels entgegenstehenden Vorbringens angenommen werden muß. War aber die Fahrt bis N. gut abgelaufen, so sollte die entscheidende Probevorführung nun erst auf dem Hofe der dortigen Feuerwehrtwache erfolgen. Diese Vorführung bildete unter allen Umständen die Voraussetzung des Ankaufs, und um sie stattfinden zu lassen, mußte das Fahrzeug nach N. gebracht werden. Keinesfalls hat also die Fahrt dorthin ausschließlich (vgl. Entsch. des RG.'s in Straff. Bd. 40 S. 259) dem Probierzwecke gebient, sondern sie wurde, mindestens daneben, auch vorgenommen, um die weitere und entscheidende Probe, die am Fahrtziel erst noch vor sich zu gehen hatte, zu ermöglichen. Auch von diesem Standpunkt aus ist demnach die angefochtene Entscheidung rechtlich zu billigen, ohne daß in der Ablehnung des erwähnten Beweisanspruchs die von der Revision gerügte Verletzung des § 286 BPD. gefunden werden kann.“