

Ausnahmereverordnung für Elektro-Kleintransporter

Ganz im Sinne der Förderung der Elektromobilität erließ das Bundesministerium für Verkehr (BMVI) kurz vor Ende 2014 eine entsprechende Ausnahmereverordnung¹ für Elektro-Kleintransporter. Bisher stießen die Maßnahmen der Bundesregierung zur Erhöhung der Elektromobilität bei den Autofahrern auf wenig Gehör: Von den drei Millionen Neuzulassungen im Jahr 2014 wurden gerade einmal 8.522 Elektroautos neu angemeldet.² Der fehlenden Attraktivität soll durch das Elektromobilitätsgesetz³ (EmoG) entgegengewirkt werden. *Von Bernd Huppertz*



© Thomas Scherr/Fotolia

Mit Elektroautos die Umwelt schützen, so hat sich das die Bundesregierung vorgestellt – bislang mit wenig Erfolg. Jetzt sollen neue Vergünstigungen weitere Anreize schaffen, an der Steckdose zu tanken

Mit dem Elektromobilitätsgesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge am Straßenverkehr ermöglicht, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere von klima- und um-

weltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern (§ 1 EmoG). Unter anderem soll dies durch freie Fahrt auf Busspuren, Aufhebung von Zufahrtsverboten und reservierte Parkplätze begünstigt werden



© Picture-Factory/Fotolia

Die Ausnahmerechtsverordnung für Elektro-Kleintransporter erweitert die Fahrerlaubnisklasse B

(§ 3 Abs. 4 EmoG). Elektroautos sollen dafür mit Sonderkennzeichen ausgestattet werden (§ 4 EmoG).

Erweiterung der Fahrerlaubnisklasse B

Die jetzt vorgelegte Ausnahmerechtsverordnung geht noch darüber hinaus, indem auch fahrerlaubnisrechtliche Vergünstigungen generiert werden.

„Im Fahrerlaubnisrecht kommt es bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen immer häufiger zu der Konstellation, dass Fahrzeuge, für die eigentlich aufgrund ihrer Fahrzeugkonstruktion eine Fahrerlaubnis der Klasse B erforderlich wäre, lediglich aufgrund des Gewichtes des Elektroantriebs die dortige Gewichtsgrenze überschreiten und somit nur mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 geführt werden dürfen. Dies hat neben den höheren Kosten zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C1 auch die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen für die damit erforderlichen Pflichten aus dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsrecht zur Folge. Aufgrund dieser Belastungen wird der Umstieg auf Elektrofahrzeuge für mögliche Interessenten erschwert und unattraktiv.“⁴

Aufgrund der Verordnung wird der Umfang der Fahrerlaubnisklasse B bei Elektrofahrzeugen auf

eine zulässige Gesamtmasse (zGM) von nicht mehr als 4.250 Kilogramm erweitert. Viele Fahrzeuge der Sprinterklasse werden als Hybridfahrzeuge angeboten. Da aber die Zuladung durch das Gewicht der Batterien geringer ist, die Fahrzeuge selbst aber ein höheres Gewicht vertragen, soll das Gewicht der Batterie bei der Bestimmung der Fahrzeugklasse außen vor bleiben. Nach den Vorstellungen des BMVI⁵ soll damit „ein zusätzlicher Anreiz zum Kauf eines umweltfreundlicheren Elektro-Kleintransporters geschaffen werden. Künftig führt nicht mehr alleine das Gewicht der Batterie dazu, dass eine Lkw-Fahrerlaubnis erworben werden muss. Für Handwerksbetriebe, Paket- und Zustelldienste wird es attraktiver, sich Elektro-Kleintransporter anzuschaffen.“

Gemäß § 1 Ausnahmerechtsverordnung zur Fahrerlaubnis-Verordnung (AusnVO-FeV) werden durch die Ausnahmeregelung elektrisch betriebene und im Bereich des Gütertransportes eingesetzte Fahrzeuge erfasst.

Die Fahrerlaubnisklasse B umfasst danach abweichend von § 6 Abs. 1 FeV auch Fahrzeuge, deren zGM 3.500 Kilogramm übersteigt, jedoch nicht mehr als 4.250 Kilogramm beträgt. Die gewählte Formulierung lässt dabei durchaus auch die Verwendung eines Anhängers zu. Nach § 6 Abs. 1 FeV ist bei Klasse B auch die Verwendung eines leichten Anhängers bis 750 Kilogramm mit umfasst. Lediglich die zweite Möglichkeit, einen Anhänger mit einer zGM von mehr als 750 Kilogramm mitzuführen, solange die zGM der Fahrzeugkombination nicht 3.500 Kilogramm überschreitet, scheidet von selbst aus. Der Ordnungsgeber stellt jedoch in § 1 Abs. 2 AusnVO-FeV klar, dass die gewährten Vergünstigungen nicht im Falle einer Fahrzeugkombination gelten, heißt: Bereits das Mitführen eines 750 Kilogramm-Anhängers führt zur Unanwendbarkeit der Ausnahmeregelung.

Neue Schlüsselzahl

Um von der Ausnahmeregelung Gebrauch machen zu können, muss der Fahrerlaubnisinhaber

nach näherer Maßgabe der Anlage 1 an einer zusätzlichen Fahrzeugeinweisung teilnehmen. Die darüber ausgestellte Teilnahmebescheinigung ist Grundlage für die Neuausfertigung eines Kartenführerscheins. Denn: der Nachweis des erweiterten Umfangs der Fahrberechtigung erfolgt durch die in Spalte 12 der Klasse B betreffende Zeile des Führerscheins eingetragene Schlüsselzahl 192 (§ 2 Abs. 1 AusnVO-FeV).

Der Kartenführerschein enthält daraufhin den Eintrag „192.31.12.2019“. Das Datum ist identisch mit dem Ablaufdatum der Ausnahmeverordnung (§ 4 Abs. 2 AusnVO-FeV). Der Verordnungsgeber geht davon aus, dass es aufgrund der technischen Weiterentwicklung und der damit einhergehenden Reduzierung der Batteriegewichte in wenigen Jahren keiner Ausnahmeverordnung mehr bedarf. Die erwähnte Schlüsselzahl ist jedoch bislang nicht in Anlage 9 aufgeführt (redaktioneller Fehler?).

Fehlt die Eintragung der Schlüsselzahl, kann sich der Fahrerlaubnisinhaber auch dann nicht auf die Ausnahmeregelung berufen, wenn er bereits im Besitz der Teilnahmebescheinigung über die Fahrzeugeinweisung ist.

Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht

Gemäß Artikel 4 Abs. 5 der 3. Führerscheinrichtlinie können die Mitgliedstaaten nach Zustimmung der Kommission besondere Kraftfahrzeuge von der Anwendung des Artikels 4 (über die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen) ausschließen. Obwohl diese Vorschrift beispielhaft nur Spezialfahrzeuge für

Behinderte aufführt, zählt das BMVI ganz offensichtlich auch die Elektro-Kleintransporter dazu. Auf dieser Basis wurde die EU-Kommission ersucht, der jetzt vorliegenden Ausnahmeverordnung zuzustimmen, was zwischenzeitlich erfolgt ist.

Die erweiterte Fahrerlaubnisklasse B berechtigt nach § 1 Abs. 3 AusnVO-FeV allerdings nur zu Fahrten im Inland. Das wird insbesondere Handwerksbetriebe in den Grenzregionen nicht zufriedenstellen, ist aber aufgrund der gemeinschaftlichen Vorgaben nicht anders möglich. §§



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 ist. Zuvor war er beim Polizeipräsidium Köln im Verkehrsdezernat tätig.

1. 4. AusnVO-FeV vom 22.12.2014 (BGBl. I S. 2432)
2. KBA
3. Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (BR-Druck. 46/2014)
4. Amtl. Begr. zur 4. AusnVO-FeV
5. Presseerklärung Nr. 149/2014 vom 31.12.2014