

Das getunte Pedelec

Der Fahrradfahrer (B₁) fährt mit seinem Elektrofahrrad auf der B 55 freudig winkend in eine Geschwindigkeitskontrolle und wird mit Tempo 50 geblitzt.



Bei der anschließenden Kontrolle händigt der Pedelec-Fahrer (B₁) den einschreitenden Polizeibeamten seinen Führerschein aus. Für das Pedelec führt er keine „Papiere“ mit. Nach seiner Aussage braucht er das auch nicht, da es sich ja (übrigens auch nach Aussage des Herstellers auf dessen Website) um ein Fahrrad handelt. Allerdings entdecken die Polizeibeamten an dem Pedelec eindeutige Tuningmaßnahmen. Das entsprechende Tuning-Kit sorgt dafür, dass der Controller, verantwortlich für die Messung von Trittfrequenz und Geschwindigkeit, dem Motor falsche Signale sendet, wodurch der Motor seine bbH von 25 km/h auf 50 km/h steigert, ehe er sich automatisch abschaltet wie es sonst bereits bei 25 km/h üblich ist.

Aufgabe: Beurteilen Sie den Sachverhalt aus zulassungsrechtlicher (einschließlich versicherungs- und steuerrechtlicher) Sicht.

I. Prüfung aus zulassungsrechtlicher Sicht

(Gedankliche) Vorüberlegungen:

- (Alle) Kfz und Anhänger müssen beim Betrieb im öffentlichen Verkehrsraum zugelassen sein.
- Ausnahmen ergeben sich aus § 3 II Nr. 1 (Kfz) und Nr. 2 (Anhänger) FZV. Die in dieser Vorschrift aufgestellten Bedingungen müssen erfüllt sein, da ansonsten die zulassungsbefreiende Ausnahme nicht mehr trägt.
- Zunächst ist das in Rede stehende Fahrzeug anhand der Zulassungsbescheinigung oder der Betriebserlaubnis (o.Ä.) –falls vorhanden- zu klassifizieren. In einem zweiten Schritt ist das Fahrzeug auf der Grundlage der mitgeteilten veränderten (aktuellen) technischen Daten zu klassifizieren.

1. Obersatz

Der (B₁) könnte gegen § 3 I FZV verstoßen haben, indem er mit seinem Elektrofahrrad auf der Bundesstraße B 55 fuhr, ohne die erforderliche Zulassung hierfür zu besitzen.

Alternativen *Fraglich ist, ob der (B₁) gegen § 3 I FZV verstoßen hat, indem er mit seinem Zweirad auf der B 55 fuhr, ohne die erforderliche Zulassung für das Kfz zu besitzen.*

Fraglich ist, ob das Kfz des (B₁) entgegen § 3 I FZV im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt wurde.

2. Grundsatz der Zulassungspflicht

Gemäß § 1 I StVG müssen Kfz und ihre Anhänger, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der zuständigen Behörde (Zulassungsbehörde) zum Verkehr zugelassen sein.

2.1 Öffentlicher Verkehrsraum

Definition *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.

(B₁) wird im Rahmen einer Geschwindigkeitskontrolle auf der B 55 angehalten und überprüft. Aufgrund dieser Formulierung ist die Annahme öffentlichen Verkehrsraums hinreichend gerechtfertigt.

Es liegt ersichtlich öffentlicher Verkehrsraum vor.

2.2 Kraftfahrzeug

Definition *Als Kfz gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (Legaldefinition § 1 II StVG).*

Fraglich ist, ob es sich bei dem Pedelec um ein Kfz handelt, denn Pedelecs werden nicht allein durch Motorkraft angetrieben. Nach der hier verbauten Technik muss immer Muskelkraft hinzukommen, damit die Tretunterstützung des Motors wirksam wird. Sie erfüllen aber alle Begriffsmerkmale des Kfz i.S.d. § 1 II StVG.¹

Demgegenüber ist nach Artikel 1 lit. I) WÜ und § 63a StVZO ein Fahrrad jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich(!)² durch Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere von Pedalen, angetrieben wird.³

Das Pedelec verfügt aber zusätzlich über einen Elektromotor mit einer Nenndauerleistung von 250 Watt; die Ausschließlichkeit der Muskelkraft ist nicht mehr gegeben. Somit ist ein Pedelec ein Kfz.

Pedelec unterfallen gemäß Artikel 4 i.V.m. Anhang I der seit 1.1.2017 einschlägigen VO (EU) Nr. 168/2013⁴ als Kfz der Klasse L1e „zweirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem einschließlich zweirädriger Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädriger Kleinkrafträder und Krafträder mit zwei Rädern“.

Die Unterklasse L1e-A definiert das „Fahrrad mit Antriebssystem“ für „Räder, die für den Pedalbetrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist und deren Leistung des Hilfsantriebs beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird und deren maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung nicht mehr als 1000 W beträgt.“

Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z.B. Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie leichte vierrädrige Fahrzeuge, z.B. Straßen-Quads, Gelände-Quads und Vierradmobile.⁵

Leistungsschwächere Pedelec sind nach Artikel 2 II lit. h) VO (EU) Nr. 168/2013 von der Anwendung der Verordnung ausgenommen:

¹ Hentschel/König/Dauer, Rn. 22 zu § 1 StVG; Karneth/Koehl, Rn. 5c zu § 4 FeV.

² Bachmeier/Müller/Rebler, Rn. 1 zu § 64a StVZO; Braun/Damm/Konitzer, Rn. 1 zu § 63 StVZO; BVerwG NZV 2001, 493.

³ So auch OLG Oldenburg NZV 1999, 390.

⁴ Verordnung (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- und dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

⁵ Definition nach dem Erwägungsgrund 1 der delegierten VO (EU) Nr. 134/2013.

„Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer mit dem Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht.“

Die zitierte Verordnung ersetzte zum 1.1.2016 die ex-Richtlinie 2002/24/EG⁶ über die Typgenehmigung für zwei- oder dreirädrige Kfz.⁷ Elektrofahrräder, die bis zum 1.1.2017 eine Typgenehmigung nach dieser Richtlinie erhalten haben, unterliegen auch weiterhin den Anforderungen dieser Richtlinie.⁸

Gemäß Artikel 1 I lit. h) ex-Richtlinie 2002/24/EG waren die vorgenannten leistungsschwächeren Pedelecs ebenfalls von der Anwendung gerade dieser Typgenehmigungsrichtlinie ausgenommen:

„Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektronischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.“

Der nationale Gesetzgeber übernahm die vorgenannte gemeinschaftsrechtliche Definition und stellt die Pedelecs im Sinne einer juristischen Fiktion⁹ in dem neu geschaffenen § 1 III StVG¹⁰ den Fahrrädern gleich:

„Keine Kfz im Sinne des StVG sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.“

§ 1 III StVG stützt sich in Wortlaut und amtlicher Begründung¹¹ auf die Definition der ex-Richtlinie 2002/24/EG. Der nationale Gesetzgeber war nicht gehindert, die so definierten Pedelecs von der Anwendung verkehrsrechtlicher, insbesondere zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlicher Vorschriften freizustellen, da sie ja der zitierten Typgenehmigungsrichtlinie gar nicht unterfielen. Das gilt aufgrund der Ausnahmevorschrift des Artikels 2 II lit. h) VO (EU) Nr. 168/2013 auch weiterhin.

Die Vorschrift des § 1 III StVG entfaltet wie § 1 II StVG (Definition Kfz)¹² Geltung für das StVG und alle darauf beruhenden Rechtsverordnungen.¹³

⁶ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.03.2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kfz [...].

⁷ Vgl. Art. 81 über die Aufhebung der Richtlinie 2002/24/EG und Art. 82 über das Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 168/2013.

⁸ Vgl. Art. 77 VO (EU) Nr. 168/2013.

⁹ Hentschel/König/Dauer, Rn. 17 zu § 316 StGB.

¹⁰ Art. 5 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.6.2013 (BGBl. 2013 I 1558). Nach Art. 7 trat das Gesetz am 21.6.2013 in Kraft.

¹¹ BT-Drs. 17/12856, 11 v. 20.3.2013 zu Art. 5 Nr. 1 des Gesetzes zur Änderung des GüKG und anderer Gesetze v. 17.6.2013 (BGBl. 2013 I 1558).

¹² Hentschel/König/Dauer, Rn. 15 zu § 21 StVG.

¹³ Hentschel/König/Dauer, Rn. 17 zu § 316 StGB.

Denn nur durch die Ausnahme von der vorgenannten Richtlinie und dem gesetzlichen Ausnahmetatbestand und eben nicht qua definitionem sind die Pedelecs verkehrsrechtlich allein den Fahrrädern zuzuordnen.¹⁴

Das gilt jedoch nur soweit die erwähnten Pedelecs bauartbedingt keine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h und/oder keine höhere Leistung als 250 W erbringen.

Das hier in Rede stehende Elektrofahrrad erreicht aufgrund der durchgeführten Tuningmaßnahmen eine bbH von 50 km/h und unterfällt damit nicht mehr der begünstigenden Vorschrift des § 1 III StVG.

Deshalb muss es nunmehr als leistungsstärkeres (bis 1000 W) Fahrzeug der Klasse L1e-A oder als zweirädriges Kleinkraftrad der Fahrzeugklasse L1e-B, ggf. als Kraft- rad der Fahrzeugklasse L3e und damit als Kfz angesehen und entsprechend seiner bbH und weiterer Merkmale klassifiziert werden:

- Entscheidendes Kriterium für die Zuordnung von Elektrofahrrädern zu den Krafträdern verschiedener Ausprägung ist die bbH. Gemeinhin wird die bbH nach § 30a StVZO definiert. Danach handelt es sich um die Geschwindigkeit, die von einem Kfz nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart [...] nicht überschritten wird. Das bezieht sich jedoch lediglich auf Kfz und kann deshalb nicht für die Berechnung der bbH von Pedelecs (= Fahrrad) herangezogen werden. Die bbH von Pedelecs wird deshalb nach der EN 15194:2009¹⁵ (EPAC¹⁶) ermittelt. Diese stellt auf die Geschwindigkeit ab, die vom Fahrer durch Muskelkraft und der elektromotorischen Unterstützung durch den Hilfsmotor (Tret- hilfe) in Summe erreicht wird, hier: 25 km/h (vor dem Umbau). Da an der elektromotorischen Unterstützung als solcher im Zuge der Tuning- Maßnahme nichts verändert wurde (immer noch besteht eine Abhängigkeit zwischen Muskelkraft und Motorkraft), handelt es sich nunmehr um ein (ugs.) S-Pedelec. Deren bbH wird ebenso nach der EN 15194:2009 ermittelt. Das geht aus Artikel 2 IV VO (EU) 168/2013 i.V.m. der delegierten VO (EU) 134/2013¹⁷ hervor. Dann also beträgt die bbH nach Umbau 50 km/h.
- Aufgrund seiner bbH von 50 km/h handelt es sich nicht um ein Fahrrad mit An- triebsystem i.S.d. Fahrzeugklasse L1e-A. Im Übrigen ist diese Fahrzeugklasse nicht in nationales Recht übernommen worden.
- Gleiches gilt für die Fahrzeugklasse L1e-B. Bei dieser Fahrzeugklasse liegt die bbH bei maximal 45 km/h. Die Fahrzeugklasse umfasst die in der FZV und FeV so bezeichneten Kleinkrafträder [siehe § 2 Nr. 11 lit. a) FZV und § 6 I FeV zu Klasse AM].
- Es handelt sich vielmehr um ein Zweirad i.S.d. Fahrzeugklasse L3e-A1 (Kraft- rad mit niedriger Leistung). In der FZV bzw. FeV wird es als Leichtkraftrad be- zeichnet (siehe § 2 Nr. 10 FZV und § 6 I FeV zu Klasse A1). Die für die Klassifizierung einschlägigen Kriterien sind die maximale Leistung von 11 kW

¹⁴ Hentschel/König/Dauer, Rn. 23 zu § 1 StVG; Im Ergebnis zustimmend, aber mit abw. Begr.: Jaeger ZfS 2011, 663.

¹⁵ Europäische Norm für elektromotorisch unterstützte Räder vom 01.06.2009 i.d.F. 2015.

¹⁶ Electrically Power Assist Cycle.

¹⁷ Delegierte Verordnung (EU) der Kommission vom 16.12.2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

und das Leistungsgewicht $\leq 0,1$ kW/kg. Beides wird im vorliegenden Fall eingehalten.

2.3 In Betrieb setzen

Definition *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.*

Hinweis In Betrieb setzen kann nach bisweilen vertretener Ansicht mit dem Führen gleichgesetzt werden. Der Begriff „Führen“ ist zwar dem Fahrerlaubnisrecht vorbehalten. Tatsächlich aber geht es in beiden Fällen um die Ortsveränderung mit dem in Rede stehenden Fahrzeug.

Im vorliegenden Sachverhalt lenkt der (B₁) sein Leichtkraftrad unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskräfte dieses Fahrzeugs (= in Betrieb setzen).

2.4 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.

2.5 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.

Die Zulassung wird bewirkt durch Ausgabe eines amtlichen Kennzeichen, Abstempelung des Kennzeichenschildes und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.

Das Elektrofahrrad verfügt jedoch nicht über ein amtliches Kennzeichen. (B₁) besitzt auch keine Zulassungsbescheinigung. Er selbst gibt an, über keine „Papiere“ zu verfügen.

Daher könnte ein Verstoß gegen die allgemeine Zulassungspflicht nach § 3 I FZV gegeben sein, wenn nicht eine Ausnahme nach § 3 II FZV greift.

4. Ausnahmen von der Zulassungspflicht

Gemäß § 1 FZV ist diese Verordnung auf Kfz mit einer $bbH \leq 6$ km/h und ihre Anhänger nicht anzuwenden. Lediglich „schnellere“ Fahrzeuge unterliegen nach näherer Maßgabe der §§ 3 und 4 FZV dem Zulassungsverfahren.

Hinweis Grundsätzlich ist die Zulassungspflicht von Kfz und ihren Anhängern anhand der aktuellen technischen Eckdaten (hier insbesondere der Fahrzeugklasse und der bbH) zu prüfen.

Im vorliegenden Fall könnte als Ausnahmetatbestand § 3 II Nr. 2 lit. c) FZV (Leichtkrafträder) greifen.

Gemäß der Legaldefinition aus § 2 Nr. 10 FZV handelt es sich dabei um ein Zweirad i.S.d. Fahrzeugklasse L3e-A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung). In der FZV wird es als Leichtkraftrad bezeichnet. Die für die Klassifizierung einschlägigen Kriterien sind die maximale Leistung von 11 kW und das Leistungsgewicht $\leq 0,1$ kW/kg. Beides wird im vorliegenden Fall eingehalten.

Somit handelt es sich um ein zulassungsfreies Kfz. Daraus folgt, dass (B_1) keinen Verstoß gegen § 3 I FZV begangen hat.

Verstoß gegen § 4 FZV

Fraglich ist allerdings, ob die sich aus § 3 II Nr. 1 lit. c) FZV ergebenden Bedingungen eingehalten wurden.

Entsprechend den Bestimmungen des § 4 I FZV ist beim Einsatz zulassungsfreier Kfz die Bescheinigung über die Typgenehmigung bzw. die Einzelgenehmigung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Das wird im Falle der Leichtkrafträder durch die Zulassungsbescheinigung bewirkt.

Nach eigenen Angaben ist (B_1) jedoch nicht im Besitz einer entsprechenden Bescheinigung.

Somit liegt ein Verstoß gegen § 4 I FZV vor.

Gemäß § 4 II Nr. 1 FZV dürfen Leichtkrafträder auf öffentlichen Straßen nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie zudem ein (amtliches) Kennzeichen nach § 8 FZV führen.

Das ist vorliegend ebenfalls nicht der Fall.

Somit verstößt (B_1) auch gegen § 4 II FZV.

Exkurs: Erlöschen der Betriebserlaubnis

Soweit angenommen wird, die durchgeführte Tuning-Maßnahme führe zum Erlöschen der Betriebserlaubnis, so ist dies mit nachfolgender Begründung abzulehnen:

Des Weiteren könnte (B₁) gegen § 19 V StVZO verstoßen haben, indem er auf öffentlichen Straßen ein Fahrzeug in Betrieb gesetzt hat, dessen Betriebserlaubnis erloschen war.

Gemäß § 3 I Satz 2 FZV wird die Zulassung eines Fahrzeugs auf Antrag erteilt, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist.

Gemäß § 19 II Satz 1 StVZO bleibt diese Betriebserlaubnis bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs wirksam. Sie erlischt jedoch bereits dann vorzeitig, wenn nachträglich Änderungen vorgenommen werden, durch die die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird oder eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist (§ 19 II Satz 2 Nrn. 1 und 2 StVZO).

Im vorliegenden Fall wurde durch die vorgenommenen Änderungen (hier: nachträglicher Einbau eines Tuning-Kits) die Fahrzeugart geändert. Aus dem Pedelec ist nämlich ein Leichtkraftrad geworden. Auch wird durch die Verdopplung der Höchstgeschwindigkeit eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten sein, weil die Bauweise und insbesondere die Bremsanlage des Pedelec für diese Geschwindigkeiten nicht ausgelegt sind.

Entscheidend ist jedoch, dass weder für das (ehemalige) Pedelec noch für das Leichtkraftrad eine Betriebserlaubnis überhaupt beantragt und ausgegeben worden ist. Und es kann ja nur zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis kommen, wenn diese zuvor bestanden hat.

Darum liegt hier kein Verstoß gegen § 19 V StVZO vor.

Verstoß gegen § 6 PflVG

Im vorliegenden Fall könnte sich (B₁) i.S.d. § 6 PflVG strafbar gemacht haben. Dazu müsste er ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen gebraucht haben, obwohl der nach § 1 PflVG erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht besteht.

Danach ist der Halter eines Kfz mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet [...] eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten [...] Schäden abzuschließen.

Im vorliegenden Fall hat (B₁) sein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen gebraucht (= gefahren). Dass es sich dabei nicht mehr um ein Fahrrad sondern um ein Kfz (hier: Leichtkraftrad) handelt, wurde ebenfalls festgestellt. Im Übrigen sei nochmals auf § 3 I FZV hingewiesen, wonach für die Zulassung eines Fahrzeugs grundsätzlich ein Haftpflichtversicherungsvertrag Voraussetzung ist. Für zulassungsfreie

Leichtkrafträder besteht die Verpflichtung zum Abschluss eines Versicherungsvertrages über § 4 II Nr. 2 FZV, da sie wie die zulassungspflichtigen Fahrzeuge ein amtliches Kennzeichen führen müssen. Umgekehrt fallen sie nicht unter die enumerativ aufgelisteten Fahrzeuge des § 2 I Nr. 6 PflVG. Darüber hinaus darf von einem regelmäßigen Standort in der Bundesrepublik ausgegangen werden.

Hiergegen könnte eingewendet werden, dass bei Abschluss einer Privathaftpflichtversicherung Schäden, welche durch den Gebrauch eines Fahrrades entstehen, abgedeckt sind. Dagegen spricht, dass es sich bei dem in Rede stehenden Elektrofahrzeug nunmehr um ein Kfz (hier: Leichtkraftrad) handelt. Dagegen spricht auch, dass es nicht auf das Vorhandensein des Versicherungsschutzes ankommt, sondern auf das formelle Bestehen eines Haftpflichtversicherungsvertrages.¹⁸

Daher hat sich (B₁) i.S.d. § 6 PflVG strafbar gemacht.

Verstoß gegen kraftfahrzeugsteuerrechtliche Vorschriften

Das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen unterliegt nach § 1 I Nr. 1 KraftStG der Kraftfahrzeugsteuer. Die Merkmale dieses Tatbestandes sind dann verwirklicht, wenn das Fahrzeug nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften über das Zulassungsverfahren für Kfz zum Verkehr zugelassen worden ist. Denn mit der Zulassung hat der Halter das Recht erlangt, das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen in Betrieb zu setzen. An dieses Recht knüpft das Gesetz die Steuer.¹⁹

Das KraftStG selber enthält keine Definition der „Zulassung zum Verkehr auf öffentlichen Straßen“; der Begriff richtet sich entsprechend § 2 I Nr. 1 KraftStG nach den jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften.²⁰

So unterliegen zulassungspflichtige Fahrzeuge grundsätzlich der Kraftfahrzeugsteuer. Nach § 3 Nr. 1 KraftStG sind jedoch Fahrzeuge, die von der Zulassungspflicht nach § 3 I FZV ausgenommen sind, auch von der Steuer befreit.

So liegt der Fall auch hier: Bei dem Elektrofahrzeug handelt es sich um ein zulassungsfreies Leichtkraftrad i.S.d. § 3 II Nr. 1 c) FZV. Damit ist es als solches von Kraftfahrzeugsteuer befreit.

Es liegt kein Verstoß gegen kraftfahrzeugsteuerrechtliche Vorschriften vor.

¹⁸ MüKo-StVR/Kretschmer, Rn. 20 zu § 6 PflVG.

¹⁹ BFH BeckRS 2012, 96282 Rn. 9; Strodthoff, Rn. 25 zu § 1 KraftStG.

²⁰ BFH BeckRS 2011, 94378; Strodthoff Rn. 27 zu § 1 KraftStG; Zens KraftStG, Tz. 2a.