**Verwendung eines e-Tretrollers mit einer bbH ≤ 25 km/h**

**hier Textbaustein zur Eräuterung bei etwaiger Anzeigenfertigung**

\* Rot markierte Felder ggf. ändern !

Sachverhalt

Zur o.g. Tatzeit befuhr die/der Beschuldigte mit dem vorgenannten E-Tretroller (E-Scooter) die auf Seite 1 der Anzeige aufgeführte Örtlichkeit. Die Tatörtlichkeit befindet sich im öffentlichen Verkehrsraum.

Bei dem in Rede stehenden E-Tretroller handelt es sich ausweislich des Fabrik­schildes um ein Kfz mit einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h (hier: 24 km/h).

Die/der Beschuldigte konnte keine Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung vorweisen. Der E-Tretroller war nicht mit einem Versicherungskennzeichen versehen.

Die/der Beschuldigte ist nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis

Die/der Beschuldigte ist im Besitz einer Fahrerlaubnis (hier: Klasse …)

1. Zulassung

Verstoß gegen § 4 I FZV i.V.m. § 48 Nr. 1 lit. a) FZV i.V.m. § 24 StVG

E-Tretroller sind aufgrund ihrer Motorisierung keine besonderen Fort­bewegungsmittel nach § 24 I StVO bzw. § 16 II StVZO („… und ähnliche nicht moto­risierte Fortbewegungsmittel“) sondern Kfz. i.S.d. § 1 StVG.

Da es sich um ein Kfz ohne Sitzplatz handelt, unterfällt es nicht der VO(EU) 168/2013 [dortiger Artikel 2 II lit. j)]. Das Zulassungsverfahren selbst unterliegt allein nationalen Vorschriften, hier der eKFV bzw. der FZV. Aufgrund der Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h fällt das Kfz aber gerade nicht in den An­wendungs­bereich der eKFV. Der Verordnungsgeber kommt zu dem Ergebnis, dass „je nach technischer Be­schaffen­heit ein Elektrokleinstfahrzeug als Leichtkraftrad oder Klein­kraftrad ein­ge­ord­net werden kann, womit es gemäß § 3 II Nrn. 1 c) FZV [i.V.m. § 2 Nr. 10 FZV] und 1 d) FZV [i.V.m. § 2 Nr. 11 lit. a) FZV] zulassungsfrei wäre“ [Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (Hrsg.), Straßen­verkehrs­rechtliche Voraussetzungen für Elektrokleinst­fahr­zeuge (WD 7-3000-082/18), Kap. 2.1, S. 5). Das BMVI teilt hierzu weiterhin mit, dass „die Zulassung solcher Fahrzeuge zum öffentlichen Straßen­verkehr derzeit nicht vorgesehen ist“ [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html (Stand: 20.09.2019)].

Der in Rede stehende E-Tretroller ist aufgrund seiner Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h als Kleinkraftrad i.S.d. § 2 Nr. 11 a FZV gemäß § 3 II Nr. 1 Nr. 1d) FZV zulassungs­frei, aber gemäß § 4 I FZV betriebserlaubnispflichtig. Da im vorliegenden Fall keine Betriebserlaubnis vorlag, liegt eine Ordnungswidrigkeit entgegen § 4 I FZV i.V.m. § 48 Nr. 1 lit. a) FZV i.V.m. § 24 StVG vor.

2. Fahrerlaubnis  
 Verstoß gegen § 21 StVG

Das Fahrerlaubnisrecht richtet sich im Gegensatz zum Zulassungsrecht nach unionsrechtlichen Bestimmungen, hier der 3. Führerscheinrichtlinie. Diese nimmt nach Artikel 4 II (dortiger Klammervermerk) geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder der Fahrzeugklasse L1e-B mit einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h gänzlich von der Anwendung der 3. Führerscheinrichtlinie aus. Das ist jedoch unbeachtlich, da E-Tretroller ohne Sitz keine Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L1e-B sind. Auch nationalrechtlich bleiben entsprechende E-Tretroller auf den ersten Blick gemäß § 4 I Nr. 1b FeV als geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder fahrerlaubnisfrei. Der 1. Halbsatz nimmt aber Bezug auf die VO(EU) 168/2013, der diese Kfz aber nicht unterfallen. Der durch die 13. ÄndVO-FeV später eingefügte 2. Halbsatz stellt nicht EU-typgenehmigte Fahrzeuge mit den jeweils gleichen technischen Eigenschaften ebenfalls fahr­erlaubnis­frei. „Diese Änderung dient nach der amtlichen Begründung der Klarstellung, dass auch vergleichbare Fahrzeuge, die nicht über eine EU-Typgenehmigung verfügen, von dieser Vorschrift erfasst sind“. Ansonsten wird eine Gleichwertigkeit („jeweils gleichen technischen Eigenschaften“) der genannten Kfz hergestellt, ohne Rücksicht darauf, ob eine EU-Typgenehmigung vorliegt oder nicht. Das Vorhandensein eines Sitzes ist bei den Kfz gemäß Artikel 4 II lit. a) VO(EU) 168/2013 und den ihnen gleichgestellten Fahrzeugen aufgrund dortigem Anhang I bzgl. der Fahrzeugeinstufung kein konstitutives Merkmal; in der Zusammenschau mit der Ausnahmevorschrift des Artikels 2 II lit. j) VO(EU) 168/2013 jedoch schon. Somit unterfallen sie doch nicht der Fahrzeugklasse L1e-B und deshalb auch nicht dem § 4 I Nr. 1b FeV. Mithin sind sie dann auch nicht fahrerlaubnisfrei.

Die Fahrerlaubnisklasse AM ist jedoch auch nicht einschlägig, denn die hier erwähnte Richtlinie 2002/24/EG wurde aufgehoben und ist gemäß Artikel 81 II der VO(EU) 168/2013 als Bezug­nahme auf diese Verordnung zu lesen, der die genannten E-Tretroller aber nicht unterfallen.

Das gilt ebenso für die Fahrerlaubnisklassen A1, A2 und A. Auch hier nimmt Artikel 4 III der 3. Führerscheinrichtlinie Bezug auf die Richtlinie 2002/24/EG und damit auf die VO(EU)168/2013. Die Bezugnahmen auf die Richtlinie 2002/24/EG und die VO(EU) 168/2013 wurden in der FeV nicht umgesetzt, die VO(EU) 168/2013 gilt jedoch über den Anwendungsvorrang des EU-Rechts unmittelbar. Darüber hinaus greifen diese „A“-Klassen erst ab einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

Das hat zur Folge, dass die Fahrerlaubnisklasse B Anwendung findet.

Die/der Beschuldigte ist nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis. Daher liegt eine Straftat entgegen § 21 StVG vor.

3. Versicherung

Verstoß gegen § 6 PflVG

Der E-Tretroller muss als zulassungsfreies Kleinkraftrad gemäß § 4 III FZV mit einem Versicherungskennzeichen entsprechend § 26 FZV ausgeschildert sein (eine Versicherungsplakette i.S.d. eKFV scheidet ohnehin aus, da der in Rede stehende E-Tretroller dieser Verordnung nicht unterfällt).

An dem E-Tretroller war jedoch kein Versicherungskennzeichen angebracht; das Bestehen eines Versicherungsvertrages wurde nicht dargelegt. Das PflVG stellt jedoch auf den formellen Bestand eines Versicherungsvertrages ab. Daher ist der Verdacht auf eine Straftat i.S.d. § 6 PflVG gegeben.