

# „Schnellere“ E-Tretroller erfordern Fahrerlaubnisklasse B

Mit Erlass der eKFV<sup>1</sup> hat der Verordnungsgeber die Voraussetzungen für die Inbetriebnahme sogenannter E-Tretroller (E-Scooter) im öffentlichen Straßenverkehr geschaffen. Seit 15.6.2019<sup>2</sup> sind die zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlichen sowie verhaltensrechtlichen Vorschriften verbindlich. Die genannte Verordnung bezieht sich jedoch ausschließlich auf Tretroller mit einem elektrischen Antrieb und einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von 6 km/h bis 20 km/h, einer Lenk- oder Haltestange und einer Nenndauerleistung von maximal 500 Watt. Die so ausgestatteten E-Tretroller sind zulassungs- und auch fahrerlaubnisfrei. Kfz, die nicht oder nicht mehr dem in der eKFV beschriebenen Leistungsspektrum entsprechen, sind qua definitionem keine Elektrokleinstfahrzeuge (mehr). Das hat zur Folge, dass das Kfz neu klassifiziert werden muss. Das BMVI teilt in diesem Zusammenhang lediglich mit, dass „die Zulassung solcher Fahrzeuge zum öffentlichen Straßenverkehr derzeit nicht vorgesehen ist“.<sup>3</sup> Schwierigkeiten bereitet aber auch die fahrerlaubnisrechtliche Einordnung derartiger E-Tretroller. Der Artikel widerlegt die Annahme, dass derlei Kfz den fahrerlaubnisrechtlichen Zweiradklassen unterfallen oder gar fahrerlaubnisfrei wären.<sup>4</sup> *Von Bernd Huppertz*



*Bei schnelleren E-Tretrollern kommt aufgrund des Anwendungsvorranges der unionsrechtlichen Vorschriften die Anwendung der „Zweiradklassen“ nicht in Betracht*

### Nicht-Anwendung der VO (EU) 168/2013

Elektrokleinstfahrzeuge sind aufgrund ihrer Motorisierung keine besonderen Fortbewegungsmittel nach § 24 Abs. 1 StVO bzw. § 16 Abs. 2 StVZO („... und ähnliche nicht motorisierte Fortbewegungsmittel“<sup>5</sup>), sondern entsprechend § 1 Abs. 1 eKfV Kfz.<sup>6</sup> Der wohl offensichtlichste Unterschied zwischen den E-Tretrollern und den bekannten (Klein-)Krafträdern ist das Fehlen eines Sitzes bei den Erstgenannten.

Darauf stellt Artikel 2 Abs. 2 lit. j) der VO (EU) 168/2013<sup>7</sup> ab, indem er alle Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, von der Anwendung dieser Verordnung ausnimmt. Das gilt für alle in Rede stehenden E-Tretroller ohne Rücksicht auf zum Beispiel ihre bbH.

### Nicht-Anwendung der 3. Führerscheinrichtlinie

Die 3. Führerscheinrichtlinie<sup>8</sup> nimmt bezüglich der Fahrerlaubnisklasse AM in Artikel 4 Abs. 2 Bezug auf Artikel 1 Abs. 2 lit. a) der zwischenzeitlich aufgehobenen Richtlinie 2002/24/EG. Bezüglich der weiteren „A“-Klassen nimmt sie Bezug auf Artikel 1 Abs. 2 lit. b) der genannten Richtlinie. Bezugnahmen auf die Richtlinie 2002/24/EG sind nach Artikel 81 Abs. 2 VO (EU) 168/2013 aber als Bezugnahmen auf die VO (EU) 168/2013 (dortiger Artikel 4 i. V. m. Anhang I) zu lesen.

Daraus ergibt sich: Die Fahrerlaubnisklasse AM erfasst zweirädrige Kleinkrafträder der Fahrzeugklasse L1e-B, die übrigen „A“-Klassen (Leicht-)Krafträder der Fahrzeugklasse L3e jeweils i. S. d. VO (EU) 168/2013. Da die E-Tretroller jedoch von der Anwendung der VO (EU) 168/2013 ausgeschlossen sind, können sie auch nicht den genannten Fahrerlaubnisklassen zugeordnet werden.

Allerdings sind nach Artikel 4 Abs. 2 (dortiger Klammervermerk) der 3. Führerscheinrichtlinie geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder der Fahrzeugklasse L1e-B („derartige Kfz mit einer bbH von bis zu 25 km/h“) gänzlich von der Anwendung der 3. Führerscheinrichtlinie ausgeschlossen.

### Anwendung nationaler Vorschriften

Wird eine Fahrerlaubnis oder eine Typgenehmigung (und damit die Zulassungsvoraussetzung) wie im Falle der zuvor genannten Fahrzeuge gemeinschaftsrechtlich nicht vorgeschrieben, unterstreicht der Unionsrechtsgeber damit, dass er hier keinen Harmonisierungsbedarf sieht. Der Verzicht auf eine gemeinsame Regelung in der EU führt dazu, dass die Ordnungsfunktion des Unionsrechts ebenso auf der Strecke bleibt wie die nicht erreichte überstaatliche Rechtssicherheit, die nun, dem Subsidiaritätsgrundsatz folgend, nur noch auf einzelstaatlicher Ebene erreicht werden kann.<sup>9</sup> Auf der anderen Seite steht dem Unionsrechtsgeber aber eine Kompetenz-Kompetenz, etwa den Mitgliedstaaten vorzuschreiben, ebenfalls auf eine entsprechende Typgenehmigung zu verzichten, nicht zu. Vielmehr steht dem nationalen Gesetzgeber ein weiter Gestaltungsspielraum als Teil seiner nationalen Verfahrensautonomie zu.<sup>10</sup>

Dem ist der nationale Ordnungsgeber durch Erlass der eKfV für E-Tretroller mit einer bbH bis 20 km/h und der FZV bzw. FeV für E-Tretroller mit einer bbH von mehr als 20 km/h nachgekommen.

### E-Tretroller bbH ≤ 20 km/h

E-Tretroller sind gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 a FeV i. V. m. § 1 Abs. 1 eKfV von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen. Unter das Privileg der Fahrerlaubnisfreiheit fallen also nur die Elektrokleinstfahrzeuge, die die in § 1 I Abs. 1 eKfV aufgestellten Bedingungen erfüllen, sich also innerhalb des dort umschriebenen Leistungsspektrums bewegen. Hier kommt es insbesondere auf die Einhaltung der Leistungsgrenze 500 W und der bbH ≤ 20 km/h an.

Aber auch anderen in § 1 Abs. 1 eKfV definierten Ausrüstungsmerkmalen muss entsprochen werden. Wird etwa doch ein Sitz hinzugefügt (Nr. 1), die Lenk- oder Haltestange verkürzt (Nr. 2) oder das Trittbrett verbreitert (Nr. 4), handelt es sich nicht mehr um Elektrokleinstfahrzeuge mit der Folge, dass diese Zweiräder auch fahrerlaubnisrechtlich neu klassifiziert werden müssen.

Andere Ordnungswidrigkeiten – etwa nach § 2 Abs. 1 Nr. 1-4 eKFV (fehlende Versicherungsplakette und damit einhergehend ein Verstoß gegen § 6 PflVG, fehlendes Fabriksschild, Fahrzeug entspricht nicht den Anforderungen an die Technik) – haben dagegen auf die Fahrerlaubnisfreiheit keinen Einfluss, führen also nicht zur Fahrerlaubnispflicht. Auch eine etwa fehlende Betriebserlaubnis/Typgenehmigung ändert daran nichts, da es für eine fahrerlaubnisrechtliche Klassifizierung lediglich auf die tatsächlich vorhandenen Eigenschaften des E-Tretrollers ankommt und diese nicht an das Vorhandensein einer Betriebserlaubnis/Typgenehmigung gebunden ist.

Zwischenergebnis:

- E-Tretroller  $bbH \leq 20$  km/h unterfallen der eKFV und sind fahrerlaubnisfrei.
- Schnellere E-Tretroller unterfallen der FeV.

### E-Tretroller $bbH \leq 25$ km/h

Während die bekannten Verleihfirmen vorwiegend in den Großstädten E-Tretroller i. S. d. eKFV auf den Markt bringen, werden in Onlineshops zunehmend solche mit einer  $bbH$  von 25 km/h angeboten. Sie sind zwar im Kleingedruckten als „nicht straßenzugelassen“ gekennzeichnet, werden aber dennoch ohne Typgenehmigung im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt.

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 b FeV könnten E-Tretroller  $bbH \leq 25$  km/h von der Fahrerlaubnispflicht befreit sein. Der 1. Halbsatz nimmt aber Bezug auf die VO (EU) 168/2013, der diese Kfz ja nicht unterfallen. Der durch die 13. ÄndVO-FeV<sup>11</sup> später eingefügte 2. Halbsatz stellt nicht EU-typgenehmigte Fahrzeuge mit den jeweils gleichen technischen Eigenschaften ebenfalls fahrerlaubnisfrei. „Diese Änderung dient der Klarstellung, dass auch vergleichbare Fahrzeuge, die nicht über eine EU-Typgenehmigung verfügen, von dieser Vorschrift erfasst sind.“<sup>12</sup> Dadurch wird eine Gleichwertigkeit („jeweils gleiche technische Eigenschaften“) der genannten Kfz hergestellt, ohne Rücksicht darauf, ob eine EU-Typgenehmigung vorliegt oder nicht.

Unter den fahrerlaubnisrechtlich relevanten technischen Eigenschaften wird diesbezüglich neben der Leistung und der  $bbH \leq 25$  km/h auch die Anzahl der Sitzplätze aufgeführt.<sup>13</sup> Das hier verwendete Zitat „gemäß Herstellerangabe i. d. R. nur 2“ entspricht der Terminologie der VO (EU) 168/2013. Der Verordnungsgeber möchte durch diese Regelung ganz offensichtlich die Verkehrsteilnahme aller geschwindigkeitsreduzierten zweirädrigen Kfz ermöglichen, dabei aber auch ein gleiches technisches Ausstattungsniveau sicherstellen. Er weist allerdings bezüglich der Sitzplätze einschränkend darauf hin, dass dies „gesetzlich aber unregelt“ sei.

Diese nach hier vertretener Ansicht falsche Auffassung und die bisweilen geäußerte Ansicht<sup>14</sup>, ein Sitzplatz sei nach der VO (EU) 168/2013 nicht vorgeschrieben, führt zu der Frage, ob das Vorhandensein von Sitzplätzen konstitutives Merkmal der Fahrzeugklasse L1e-B (und – siehe unten – der Fahrzeugklasse L3e) ist.

Vorab ist zu bemerken: Es macht keinen Sinn, Fahrzeuge ohne Sitzplatz von der Anwendung der VO (EU) 168/2013 auszunehmen, wenn nicht der Regelfall nach der Fahrzeugklasse L1e-B umgekehrt einen Sitzplatz vorschreiben würde.

Das Sitzplatzerfordernis aber lässt sich aus der VO (EU) 168/2013 selbst herleiten: In Anhang II der VO (EU) 168/2013 ist tabellarisch die „vollständige Aufstellung der für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen geltenden Anforderungen“ enthalten. In Kapitel B („Anforderungen für die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs“) ist unter Nr. 12 das Vorhandensein eines Sitzplatzes für die Fahrzeuge der Fahrzeugklassen unter anderem L1e-B vermerkt. Das bedeutet gemäß zugehöriger Erläuterung Nr. 3, dass durch diese Verordnung verbindliche Anforderungen für den betreffenden Gegenstand (hier: Sitzplatz) und die betreffende Klasse festgelegt werden; die ausführlichen Anforderungen sind in den Bezugsartikeln (hier: Artikel 22) und den Bezugsdokumenten in dieser Tabelle festgelegt. Artikel 22 V der VO (EU) 168/2013 verweist wiederum auf delegierte Rechtsakte [hier: Artikel 17 der delegierten VO (EU) 3/2014<sup>15</sup>].

Nach dortigem Anhang XIII Nr. 1.1 sind Fahrzeuge mit mindestens einem Sitzplatz auszurüsten.

- In Gesetzgebungsakten kann der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter, nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen (Art. 290 Abs. 1 AEUV).
- Delegierte Rechtsakte sind Rechtsakte ohne Gesetzescharakter, mit denen die Kommission nicht wesentliche Vorschriften ergänzen und in diesem Rahmen abändern kann.<sup>16</sup> Sie dienen der institutionellen Konzentration sowie der Entlastung des Unionsgesetzgebers von Detailregelungen.<sup>17</sup> Damit entsprechen sie etwa den deutschen Rechtsverordnungen.

Aus der Zusammenschau der vorgenannten Bestimmungen ergibt sich, dass das Vorhandensein eines Sitzplatzes bei Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L1e-B (und ebenso bei Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L3e) konstitutives Merkmal dieser Fahrzeugklasse ist: Kleinkrafträder (und ebenso Motorräder) müssen einen Sitzplatz aufweisen.

Daraus ergibt sich die Gleichwertigkeit der beiden Regelungen des § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV 1. und 2. Halbsatz auch bezüglich des Vorhandenseins von Sitzplätzen, über die die in Rede stehenden E-Tretroller nicht verfügen. Schlussendlich sind also E-Tretroller mit einer bbH ≤ 25 km/h durch § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV insgesamt nicht von der Fahrerlaubnispflicht befreit.

### E-Tretroller bbH ≤ 45 km/h

Schnellere E-Tretroller bbH ≤ 45 km/h unterfallen auf den ersten Blick der Fahrerlaubnisklasse AM. Diese aber nimmt Bezug auf die Fahrzeugklasse L1e-B gemäß VO (EU) 168/2013, der diese Kfz aber allein aufgrund des fehlenden Sitzes nicht unterfallen.

Der Ordnungsgeber geht überdies ganz offensichtlich davon aus, dass das Vorliegen einer EU-Typgenehmigung für die Zuweisung zur Fahrzeugklasse L1e-B dazugehört.<sup>18</sup> Das würde jedoch

dazu führen, dass Fahrzeuge ohne EU-Typgenehmigung, also solche mit nationaler Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung oder gänzlich ohne Typgenehmigung (umgebaute „frisierter“ E-Tretroller oder Selbstbauten) selbst dann nicht der Fahrerlaubnisklasse AM unterfallen, wenn sie über die jeweils gleichen technischen Eigenschaften verfügen.<sup>19</sup>

Bezüglich solcher Fahrzeuge mit einer bbH ≤ 25 km/h hat der Verordnungsgeber in § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV durch die Einfügung des 2. Halbsatzes<sup>20</sup> klargestellt, dass er auch die entsprechenden Fahrzeuge ohne EU-Typgenehmigung mitumfasst sieht. Man wird auch davon ausgehen müssen, dass der Verordnungsgeber diese Fahrzeuge bereits vor der Änderung unter die Klasse L1e-B i. S. d. § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV a. F. subsumiert hat, denn ansonsten hätte es keiner „Klarstellung“<sup>21</sup> bedurft. Ihm war also bewusst, dass es entsprechende zweirädrige Kfz gibt, die nicht in den Anwendungsbereich der VO (EU) 168/2013 fallen. Eine planwidrige Lücke lag mithin nicht vor. Daher bedurfte es der Änderung des Verordnungstextes von § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV<sup>22</sup>, da die Grenzen der Auslegung durch die Grenzen des Wortsinns bestimmt sind.<sup>23</sup> Zwar übernimmt § 6 Abs. 1 FeV nur die Regelungen der 3. Führerscheinrichtlinie, aber auch dem Unionsrechtsgeber war bewusst, dass es entsprechende Fahrzeuge gibt, die nicht in den Anwendungsbereich der VO (EU) 168/2013 fallen, denn er selbst hat diese in Artikel 2 der genannten Verordnung aufgelistet.

Nach hier vertretener Auffassung erfasst die Fahrerlaubnisklasse AM daher nur Fahrzeuge der Klasse L1e-B, also Fahrzeuge mit Sitz. Etwas anderes lässt sich dem Verordnungstext nicht entnehmen. Überdies fehlt, genau wie in § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV a. F., der ergänzende Hinweis auf das nationale Typgenehmigungsrecht.

Zwischenergebnis:

- E-Tretroller mit bbH > 20 km/h und ≤ 45 km/h unterfallen der FeV.
- § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV greift nicht, da die Vorschrift in beiden Halbsätzen letztlich auf die VO (EU) 168/2013 verweist.

- Die Klasse AM ist aus dem gleichen Grund nicht einschlägig.
- Die schnelleren E-Tretroller in die nächsthöheren „A“-Klassen einzuordnen, gelingt aber mit der im nächsten Kapitel dargestellten Begründung nicht.

### E-Tretroller bbH > 45 km/h

Bei E-Tretrollern mit einer bbH > 45 km/h kommen die Fahrerlaubnisklassen A, A1 und A2 in Betracht. Diese sind in § 6 Abs. 1 FeV ohne Rückgriff auf die VO (EU) 168/2013 definiert. Hier wird nur auf die Leistung, das Leistungsgewicht und nur in Klasse A auf die bbH von mehr als 45 km/h und nicht etwa auf das Vorhandensein eines Sitzplatzes abgestellt.

Legt man bei der Beurteilung des in Rede stehenden Problems allein den Verordnungstext des § 6 Abs. 1 FeV zugrunde (einfachgesetzliche Konkretisierung), so führt dies zur – erfolgreichen – Anwendung der Fahrerlaubnisklasse A1.

Diese Fahrerlaubnisklasse(n) heranzuziehen verbietet sich aus den nachfolgend aufgeführten Gründen aber dennoch:

- Die VO (EU) 168/2013 definiert das zweirädrige Kraffrad der Fahrzeugklasse L3e als „zweirädriges Fahrzeug, das nicht in die Klasse L1e eingestuft werden kann“, und fordert somit im Umkehrschluss eine bbH von mehr als 45 km/h. Das gilt für alle zweirädrigen Kraftfahräder, da die Kraffräder mit niedriger Leistung (L3e-A1; vulgo: Leichtkrafträder), mittlerer (L3e-A2) und hoher (L3e-A3) Leistung Unterklassen darstellen.
- Die 3. Führerscheinrichtlinie definiert in Artikel 4 Abs. 3 Kraffräder als zweirädrige Kfz i. S. d. Richtlinie 2002/24/EG und somit i. S. d. VO (EU) 168/2013. Auch die 3. Führerscheinrichtlinie setzt bei allen Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L3e, also bei allen Kraffrädern, eine bbH von mindestens 45 km/h voraus. Erst danach wird nach den einzelnen Fahrerlaubnisklassen unterschieden. Da jedoch die in Rede stehenden E-Tretroller der VO (EU) 168/2013 nicht unter-

fallen, ist auch hier die Anwendung nationaler Vorschriften eröffnet.

Nationalrechtlich definierte § 6 Abs. 1 FeV in der bis 18.1.2013 geltenden Fassung die Fahrerlaubnisklasse A1 in Abhängigkeit zur Fahrerlaubnisklasse A („Kraffräder der Klasse A mit einem Hubraum ≤ 125 ccm und einer Nennleistung ≤ 11 kW“). Aus der seit 19.1.2013 geltenden europarechtlichen Definition der 3. Führerscheinrichtlinie wurde in § 6 Abs. 1 FeV nicht übernommen, dass es sich um Kraffräder mit einer bbH von mehr als 45 km/h handeln muss; Artikel 4 Abs. 3 der 3. Führerscheinrichtlinie wurde insoweit nicht vollständig in deutsches Recht umgesetzt.<sup>24</sup> Die Klassen A1 und A2 verwenden ebenfalls den Begriff des Kraffrades. Damit stehen die Klassen A1 und A2 als Unterklassen in Abhängigkeit zur Klasse A, welche eine bbH von mehr als 45 km/h voraussetzt. Die „A“-Klassen insgesamt setzen damit eine bbH von mehr als 45 km/h voraus. Das entspricht auch der Aufteilung in Kleinkraffräder bbH ≤ 45 km/h und Kraffräder bbH > 45 km/h nach dem WÜ [dortiger Artikel 1 lit. m) und n)] und der 3. Führerscheinrichtlinie; letztere wiederum unter Bezugnahme auf die Richtlinie 2002/24/EG bzw. VO (EU) 168/2013. Diese definiert in Anhang I die Kraffräder als Fahrzeuge der Klasse L3e in Abgrenzung zur Fahrzeugklasse L1e (vulgo: Kleinkraffräder bbH ≤ 45 km/h).

- Die VO (EU) 168/2013 gilt gemäß Artikel 288 AEUV unmittelbar auch ohne Transformation in nationales Recht (Durchgriffswirkung auf den Einzelnen). Hier gilt der Anwendungsvorrang des EU-Rechts.
- Im Europarecht beschreibt der Begriff des *Anwendungsvorrangs des Unionsrechts* das Verhältnis zwischen nationalem und dem Unionsrecht. Nach dem Grundsatz des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts haben „die Verträge und das von der EU auf der Grundlage der Verträge gesetzte Recht [hier: VO (EU) 168/2013] Vorrang vor dem Recht der Mitgliedstaaten“.<sup>25</sup>
- Das unmittelbar anwendbare Unionsrecht genießt nach der Rechtsprechung des *EuGH* und der des *BVerfG*<sup>26</sup> Anwendungsvorrang

vor jeglichem nationalen Recht, also auch vor dem nationalen Verfassungsrecht.

- Der Anwendungsvorrang wirkt gegenüber sämtlichem mitgliedstaatlichen Recht.<sup>27</sup>
  - Der Anwendungsvorrang ist von allen mitgliedstaatlichen Instanzen einschließlich der Verwaltung zu beachten<sup>28</sup> (Alle Behörden einschließlich Gebietskörperschaften und sämtliche nationalen Gerichte müssen den Anwendungsvorrang beachten.) und führt dazu, dass im Kollisionsfall jede entgegenstehende Bestimmung des staatlichen Rechts unanwendbar wird.<sup>29</sup>
  - Gestützt auf das Prinzip der loyalen Zusammenarbeit ist in der Rechtsprechung und im Schrifttum der Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung als Ausfluss des Anwendungsvorrangs anerkannt. Eine dem Unionsrecht widersprechende Auslegung nationalen Rechts stellt letztlich einen Verstoß gegen die jeweilige Vorschrift aus dem AEUV dar.<sup>30</sup>
- EU-Richtlinien wie die hier in Rede stehende 3. Führerscheinrichtlinie sind gemäß Artikel 288 AEUV für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet werden, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlassen jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel. Der Verordnungsgeber hat die Bestimmungen der 3. Führerscheinrichtlinie mit der FeV umgesetzt. Diese musste jedoch bereits in der Vergangenheit mehrfach geändert bzw. ergänzt werden, um den Forderungen der Richtlinie entsprechend nachzukommen. Hierzu waren wiederholt Vertragsverletzungsverfahren anhängig.
  - Bei richtlinienkonformer Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie und unter Beachtung des Anwendungsvorrangs der VO (EU) 168/2013 setzt § 6 Abs. 1 FeV für die Klassen A, A1 und A2 voraus, dass es sich um „zweirädrige Kfz der Fahrzeugklassen L3e i. S. d. VO (EU) 168/2013“, also für alle „zweirädrigen Kfz mit einer bbH von mehr als 45 km/h und mindestens einem Sitz“, handelt. Da die E-Tretroller jedoch insgesamt nicht dieser Verordnung unterfallen, scheidet eine Anwendung der „A“-Klassen aus.

- Das Sitzplatzerfordernis lässt der nationale Verordnungsgeber letztlich jedoch offen:
- Im Zuge der Änderung des § 4 Abs. 1 Nr. 1 FeV<sup>31</sup> ging es nicht um die Reduzierung der Anzahl der Sitzplätze, vielmehr um die Zulässigkeit des Vorhandenseins von zwei Sitzplätzen, auch bei Mofas.
- Im Zuge der Änderung des § 4 Abs. 1 Nr. 1 b FeV führt der Verordnungsgeber in seiner amtlichen Begründung zur 13. ÄndVO-FeV<sup>32</sup> die Anzahl der Sitzplätze „gemäß Herstellerangabe i. d. R. nur 2, gesetzlich aber ungeregelt“, unter den fahrerlaubnisrechtlich relevanten technischen Eigenschaften auf.
- Auf der anderen Seite schlägt er die schnelleren E-Tretroller der Fahrerlaubnisklasse AM zu.<sup>33</sup>
- Das KBA kreierte eine eigene Fahrzeugklasse.<sup>34</sup>

### Fazit

1. E-Tretroller unterfallen weder der VO (EU) 168/2013 noch der 3. Führerscheinrichtlinie.
2. Solche im Sinne der eKFV mit einer bbH ≤ 20 km/h sind fahrerlaubnisfrei.
3. Bei schnelleren E-Tretrollern kommt letztlich aufgrund des Anwendungsvorranges der unionsrechtlichen Vorschriften die Anwendung der sogenannten Zweiradklassen nicht in Betracht. Daher muss fahrerlaubnisrechtlich auf die **Klasse B** als Auffangtatbestand zurückgegriffen werden. §§



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

1. Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) vom 06.06.2019 (BGBl. I, S. 756)
2. Art. 5 der eKFV (BGBl. 2019, 756)
3. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html> (Stand: 20.09.2019)
4. So aber ganz offensichtlich der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages (WD 7-3000-082/2018 „Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Elektrokleinstfahrzeuge“); Ternig DAR 10/2019, 595
5. *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, Rn. 6 und 7 zu § 24 StVO und Rn. 3 zu § 16 StVZO
6. Amtl. Begr. BR-Drs. 158/19 vom 04.04.2019, Kap. A, S. 1 („Da Elektrokleinstfahrzeuge über einen elektrischen Antriebsmotor verfügen, sind sie Kfz nach § 1 II StVG“) und Kap. B zu § 1 I eKFV, S. 31 („Elektrokleinstfahrzeuge sind Kfz [...]“)
7. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. EU vom 02.03.2013 Nr. L 60/52)
  8. Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein (ABl. vom 30.12.2006 Nr. L 403, 18)
  9. *Müller*, Rechtsgutachten zur verkehrsrechtlichen Zulässigkeit von Elektrorollern, Unfallforschung kompakt Nr. 90, 5/2019, S. 7, abrufbar unter: <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/rechtsgutachten-zur-verkehrsrechtlichen-zulaessigkeit-elektrorollern> (Stand: 23.05.2019)
10. EuGH NJW 2013, 1415 (C-617/10 Rechtssache Fransson)
11. Vom 11.03.2019 (BGBl. I, S. 218)
12. Amtl. Begr. zur 13. ÄndVO-FeV (BR-Drs. 600/2018, S. 20)
13. Amtl. Begr. zur 13. ÄndVO-FeV (BR-Drs. 600/2018, S. 20)
14. *Schäler* VD 11/2019, 319 (321). Der Autor hält aus diesem Grunde die „A“-Klassen fälschlicherweise für einschlägig. Er weist in den Fußnoten 6 u. 7 auf *Huppertz* NVZ 8/2019, 387 (390). Dort aber ist entgegen seiner Ansicht keine Festlegung getroffen worden („Dann handelt es sich womöglich [!] um zweirädrige Kfz der Fahrzeugklasse L1e [...]“). Vgl. *Huppertz* NZV 11/2019, 558 (562, II. 5.)
15. Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24.0.2013 zur Ergänzung der VO (EU) Nr. 168/2013 [...] (ABl. EU vom 10.01.2014 Nr. L 7/1)
16. *Callies/Ruffert*, EUV/AEUV, 5. Aufl. 2016, Rn. 2 zu Art. 290 AEUV
17. *Callies/Ruffert*, a. a. O. (Fn. 16), Rn. 5 zu Art. 290 AEUV
18. Vgl. die amtl. Begr. zur 13. ÄndVO-FeV (BR-Drs. 600/2018, S. 20); a. A. *Schäler* VD 11/2019, 319 (321)
19. *Schäler* VD 11/2019, 319 (321)
20. 13. ÄndVO-FeV vom 11.03.2019 (BGBl. I, 218)
21. Amtl. Begr. zur 13. ÄndVO-FeV (BR-Drs. 600/2018, S. 20)
22. 13. ÄndVO-FeV vom 11.03.2019 (BGBl. I, 218)
  23. BVerfGE 71, 115 (NJW 2008, 1726); BVerfGE 87, 224 (NJW 1998, 1135)
  24. *Hentschel/König/Dauer*, Rn. 32 bzgl. Klasse A1, Rn. 33 bzgl. Klasse A2 jeweils zu § 6 FeV
  25. Vertrag von Lissabon, Anhang: Erklärung 17 (ABl. EU 2008, Nr. C 115, S. 344); *Callies/Ruffert*, a. a. O. (Fn. 16), Rn. 16 zu Art. 1 AEUV
  26. BVerfGE 89, 155 (190); BVerfGE 123, 267 (396 ff.)
27. *Callies/Ruffert*, a. a. O. (Fn. 16), Rn. 19 zu Art. 1 AEUV
28. EuGH, C-224/97, Slg. 1999, I-2517, Rn. 30 (Ciola)
29. *Callies/Ruffert*, a. a. O. (Fn. 16), Rn. 21 zu Art. 1 AEUV m.w.N.
30. *Callies/Ruffert*, a. a. O. (Fn. 16), Rn. 24 zu Art. 1 AEUV
31. 11. ÄndVO-FeV (BR-Drs. 253/2016)
32. BR-Drs. 600/2018, S. 20
33. WD 7-3000-082/2018 „Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Elektrokleinstfahrzeuge“; So auch *Kerkmann* SVR 2019, 369
34. 22. KBA-Bekanntmachung zur Fahrzeugsystematik, Az. 322-405 von 06/2019