

Übergangsbestimmung fehlt

Die geänderten technischen Anforderungen an vierrädrige Leicht-Kfz und ihre fahrerlaubnisrechtlichen Folgen. *Von Bernd Huppertz*

Artikel 4 Abs. 3 der 3. Führerscheinrichtlinie¹ weist die vierrädrigen Leicht-Kfz der Fahrerlaubnisklasse AM zu. Die Vorschrift verweist auf Artikel 1 Abs. 3 lit. a) der Richtlinie 2006/24/EG.² Damit bezieht sie sich auf die vierrädrigen Leicht-Kfz der Fahrzeugklasse L6e mit einer Leistung von maximal 4 kW, einer Leermasse von maximal 350 kg und einem Hubraum von maximal 50 ccm (PI). Weitere Parameter wie das Hubvolumen bei Dieselmotoren oder Sitzplätze sind hier nicht limitiert.

Allerdings wurde die genannte Richtlinie zum 1.1.2016 durch die VO (EU) 168/2013³ aufgehoben und ersetzt. Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten gemäß Artikel 81 Abs. 2 VO (EU) 168/2013 als Bezugnahme auf diese Verordnung und sind in Bezug auf die ex-Richtlinie 2006/24/EG nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IX zu lesen. Die zitierte Bestimmung des Artikels 1 Abs. 3 lit. a) der Richtlinie 2006/24/EG entspricht Artikel 4 Abs. 2 lit. f) VO (EU) 168/2013.

Der Gemeinschaftsrechtsgeber wollte durch diese Verweisung ganz offensichtlich eine Gleichsetzung der in der Richtlinie 2006/24/EG als auch in der VO (EU) 168/2013 enthaltenen Vorschriften erreichen. Da aber die beiden Werke in der Fahrzeugbeschreibung unterschiedliche Grenzwerte auswerfen, kann das nicht gelingen, wie nachfolgende Beispiele belegen:

1. Der Klein-Pkw Ligier x-too erreicht als Kfz der Fahrzeugklasse L6e im Sinne des Artikels 1 III lit. a) Richtlinie 2006/42/EG mit einem Dieselmotor mit 505 ccm Hubraum bei 4 kW Leistung eine bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Leermasse des Zweisitzers beträgt 346 kg.

Als Kfz der Fahrzeugklasse L6e im Sinne der VO (EU) 168/2013 müsste es sich dagegen um ein leichtes vierrädriges Kfz mit einer bbH von nicht mehr als 45 km/h bei einer maximalen Leistung von 4 kW handeln. Die Leermasse des Zweisitzers darf 425 kg, das Hubvolumen des Dieselmotors 500 ccm nicht übersteigen.

Im vorliegenden Fall stellt sich das Hubvolumen des Dieselmotors als Problem heraus. Während die Ex-Richtlinie hier keine Grenze gezogen hat, ist das Hubvolumen in der VO (EU) 168/2013 auf 500 ccm limitiert.

2. Ein GolfCar erreicht als Kfz der Fahrzeugklasse L6e im Sinne des Artikels 1 Abs. 3 lit. a) Richtlinie 2006/24/EG mit einem Elektromotor von 4 kW Leistung eine bbH von 40 km/h. Die Leermasse des Viersitzers beträgt 346 kg.

Als Kfz der Fahrzeugklasse L6e im Sinne der VO (EU) 168/2013 müsste es sich dagegen um ein leichtes vierrädriges Kfz mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h bei einer maximalen Leistung von 4 kW handeln. Die Leermasse darf 425 kg nicht übersteigen.

Im vorliegenden Fall stellt sich jedoch die Anzahl der Sitzplätze (hier: vier) als Problem heraus. Während die Ex-Richtlinie hier keine Grenze gezogen hat, ist die Anzahl der Sitzplätze in der VO (EU) 168/2013 auf 2 limitiert.

Der nationale Gesetzgeber hat die VO (EU) 168/2013 durch die 12. ÄndVO-FeV⁴ übernommen und die Fahrerlaubnisklasse AM durch Bezugnahme auf Artikel 4 II lit. f) VO (EU) 168/2013 entsprechend geändert.

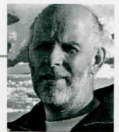
Das wie vor beschriebene Problem aber bleibt bestehen: Inhaber der Fahrerlaubnisklasse AM in der bis zum 23.8.2017 geltenden Fassung hätten die im Beispiel genannten Kfz bis zu diesem Datum fahren dürfen. Danach aber nicht mehr. Denn unter Geltung der VO (EU) 168/2013 fallen solche Kfz in die Fahrerlaubnisklasse B.

Das ist die Krux einer gleitenden Verweisung: Durch den Bezug auf die VO (EU) 168/2013 erweitert der Gemeinschaftsrechtsgeber den Anwendungsbereich der Fahrerlaubnisklasse AM auf vierrädrige Leicht-Kfz mit einer Leermasse bis zu 425 kg und (im Gütertransport) auf eine Leistung von 6 kW. Er greift aber auch (siehe die Beispiele) nachträglich negativ in den Besitzstand der Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM in der bis zum 23.8.2017 geltenden Fassung ein. Der nationale Gesetzgeber ist dem nur gefolgt. Mit Blick auf die Erwägungsgründe zur Einführung der VO (EU) 168/2013, die Historie im Zusammenhang mit dem Regelungsinhalt der Fahrerlaubnisklasse AM und deren systematische Einordnung in das Gefüge der Fahrerlaubnis- und Fahrzeugklassen muss man zu dem Schluss kommen, dass die hier erforderliche Regelung schlichtweg übersehen wurde.

Um dies zu vermeiden, hätte es einer Übergangsbestimmung bedurft, wie sie bereits in der Vergangenheit vielfach in § 76 FeV eingestellt worden ist.

Auch der Rückgriff auf § 6 Abs. 6 FeV führt nicht zum Ziel. Danach bleiben Fahrerlaubnisse alten Rechts zwar im Um-

fang ihrer bisherigen Berechtigungen bestehen, doch ergibt sich der Rückgriff nicht – wie gefordert – aus der Anlage 3. Hier wird nämlich nicht zwischen einer Fahrerlaubnis der Klasse AM in der bis zum 23.8.2017 geltenden Fassung und einer solchen in der ab dem 24.8.2017 geltenden Fassung differenziert. Auch die in der Anlage 3 aufgeführten alten Fahrerlaubnisklassen M und S werden undifferenziert mit der aktuellen Klasse AM gleichgesetzt. Der Ordnungsgeber macht hierzu jedoch auch in der amtlichen Begründung zur Änderungsverordnung keine Aussage.⁵



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. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein (ABl. EU Nr. L 403, 18)
2. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.03.2002 über die Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Kfz (ABl. EG vom 09.05.2002 Nr. L 124, 1)
3. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.01.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen Fahrzeugen (ABl. EU vom 02.03.2013 Nr. L 60, 52)
4. 12. ÄndVO-FeV vom 14.08.2017 (BGBl. I, S. 3232)
5. Amt. Begr. (BR-Drs. 417/17 vom 24.05.2017, S. 34 ff.) zur 12. ÄndVO-FeV vom 14.08.2017 (BGBl. I, S. 3232)