Fahrräder mit Antriebssystem

Elektrofahrräder lassen sich gemeinhin in vier Kategorien einteilen: Pedelec, S-Pedelec, Fahrrad mit Antriebssystem und E-Bike. Die Bezeichnungen werden oftmals synonym verwandt. Dabei scheint der Begriff „E-Bike“ als Oberbegriff für alle Arten von Zweirädern mit Elektroantrieb zu stehen.[1] Die vorgenannten Bezeichnungen finden sich allerdings weder in den einschlägigen unionsrechtlichen noch in nationalen Vorschriften namentlich des StVG, der FZV oder FeV und sind daher nicht rechtsverbindlich, gleichwohl aber ständiger Sprachgebrauch.[2] Die Art der Motorunterstützung und die bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit (bbH) haben entscheidende Auswirkungen auf ihre verkehrsrechtliche Einordnung. Dabei sind nicht nur Fragen des Zulassungsrechts, sondern auch solche des Fahrerlaubnis- und des Versicherungsrechts zu klären. Die Einstufung hat darüber hinaus Auswirkungen auch auf Bau- und Betriebsvorschriften sowie auf die Frage nach der Helmpflicht und der Radwegbenutzung. Während die aufgrund der juristischen Fiktion des § 1 III StVG als Fahrrad deklarierten Pedelecs rund 90 % des Marktes für Elektrofahrräder ausmachen, sind die Fahrräder mit Antriebssystem kaum bekannt. Zulassungs- und insbesondere fahrerlaubnisrechtlich wurden sie schlichtweg „vergessen“. *Von Bernd Huppertz*

© picture alliance/dpa-tmn|Christin Klose

Die Antriebsvielfalt im Fahrradsektor hat die vergangenen Jahre deutlich zugelegt

Angetriebene Zweiräder

1. Fahrzeugbeschreibung

Fahrräder mit Antriebssystem kommen Pedelec-ähnlich daher. Denn sie verfügen ebenfalls über einen Hilfsantrieb. Auch wird die Leistung des Hilfsmotors bei Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen. Sie unterscheiden sich jedoch von den als Fahrrad geltenden Pedelec zunächst durch ihre höhere Nenndauerleistung (≤ 1000 W). Bei genauerer Betrachtung fällt überdies auf, dass die Pedelecs über einen dauerhaft tretabhängigen Hilfsmotor (Trethilfe) verfügen, während bei Fahrrädern mit Antriebsmotor ein solcher Hilfsantrieb nur in seinem Hauptzweck der Unterstützung der Pedalfunktion dient; eine Fortbewegung ohne Muskelkraft ist durchaus möglich und zulässig (Selbstfahrfunktion).

2. Definition

2.1 Unionsrechtliche Definition

Gemäß Art. 4 II lit. a) VO (EU) Nr. 168/2013 handelt es sich um ein leichtes zweirädriges Kfz der Unterklasse L1e-A.

Die 3. Führerscheinrichtlinie nimmt in Art. 4 II zu Klasse AM Bezug auf Art. 1 II lit. a) der ex-Richtlinie 2002/24/EG. Diese Richtlinie stellte in Art. 1 II lit. a) lediglich auf die Klasse L1e für zweirädrige Kfz mit einer bbH ≤ 45 km/h und einer max. Nenndauerleistung von 4 kW ab und führte ansonsten keine Unterklassen auf.

Die ex-Richtlinie 2002/24/EG ist durch die VO (EU) Nr. 168/2013 ersetzt worden. Bezugnahmen auf die Richtlinie gelten als Bezugnahme auf die VO (EU) Nr. 168/2013 und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IX dieser Verordnung zu lesen. Die zitierte Bestimmung entspricht Art. 4 II lit. a) VO (EU) Nr. 168/2013. Die 3. Führerscheinrichtlinie nimmt allerdings derartige Kfz mit einer bbH ≤ 25 km/h von der Führerscheinrichtlinie aus.

2.2 Nationalrechtliche Definition

Gemäß § 3 II Nr. 1 lit. d) FZV handelt es sich um zweirädrige Kleinkrafträder mit einer bbH ≤ 45 km/h und einer Nenndauerleistung von ≤ 4 kW iSd Legaldefinition des § Nr. 11 lit. a) FZV.

Das KBA weist erläuternd darauf hin, dass ein Fahrzeug dieser Klasse „*auch [als] Leichtmofa bezeichnet [wird]; [es] ist kein E-Bike oder Pedelec gem. Art. 2 Abs. 2 Buchst. h*“.[3] Die Typgenehmigung erhält den Eintrag „L1e-A“ und „Fahrrad m. Antr. 251 ≤ 1000 W“. Der Hinweis auf das Leichtmofa führt jedoch in die Irre, da dieses über eine bbH von nur 20 km/h, das Fahrrad mit Antriebssystem aber über eine solche mit 25 km/h verfügt.

Fahrerlaubnisrechtlich wird die in Rede stehende Fahrzeugklasse L1e-A im Gegensatz zu den geschwindigkeitsreduzierten Kleinkrafträdern der Fahrzeugklasse L1e-B weder in § 4 I Nr. 1b FeV noch in § 6 I FeV erwähnt. Das BMV betrachtet sie dennoch als fahrerlaubnisfreie Mofas iSd § 4 I Nr. 1 FeV.[4] Das geht einher mit der Legaldefinition des § 39 VII StVO: „*Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich auf eine bbH ≤ 25 km/h selbsttätig abregelt.*“

3. Zulassungsrecht

Das Zulassungsrecht gehört anders als das Fahrerlaubnisrecht nicht zu den unionsrechtlich harmonisierten Rechtsgebieten. Auch wenn die technischen Voraussetzungen entsprechend der vorgenannten Verordnung erfüllt sein müssen und die Zulassungsbescheinigung (Richtlinie 1999/37/EG) sowie die Eurokennzeichen (VO [EG] 2411/98/) EU-einheitlich verwendet werden, so unterliegt die Zulassung selbst dem Territorialprinzip und ist noch nicht harmonisiert. Sie wird weiterhin durch nationale Vorschriften (hier: der FZV) geregelt.[5] Deshalb ist es für die Anwendung der Bestimmungen der FZV grundsätzlich irrelevant, welcher Fahrzeugklasse (hier: L1e-A) das Fahrrad mit Antriebssystem zugehörig ist.

Gemäß § 3 II Nr. 1 lit. d) FZV handelt es sich um ein zulassungsfreies zweirädriges Kleinkraftrad iSd Legaldefinition des § 2 II Nr. 11 lit. a) FZV. Diese stellt nicht auf die Fahrzeugklasse L1e ab, zeich-

net aber die gleichen Einstufungskriterien: bbH ≤ 45 km/h und eine Nenndauerleistung von ≤ 4 kW.

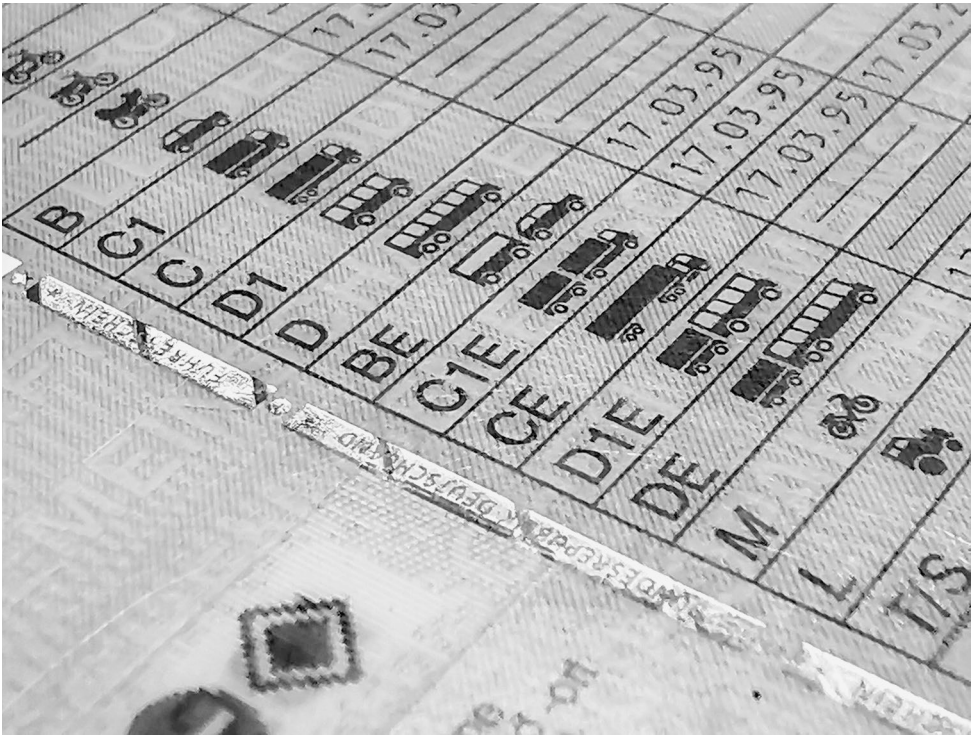
Fahrräder mit Antriebssystem bedürfen einer Typ- oder Einzelgenehmigung (§ 4 I FZV) als Fahrzeug der Fahrzeugklasse L1e-A und sind versicherungskennzeichenpflichtig (§ 4 III FZV).

4. Fahrerlaubnisrecht

Bei dem Fahrrad mit Antriebssystem handelt es sich um ein Kfz. Als solche gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden (Legaldefinition des § 1 II StVG). Im Gegensatz dazu wird das Fahrrad ausschließlich durch Muskelkraft betrieben (Art. 1 lit. l WÜ; § 63a StVZO).

Ein Pedelec verfügt ebenfalls über Motorkraft, was ihm Kraftfahrzeugeigenschaft verleiht. Es gilt jedoch aufgrund der juristischen Fiktion des § 1 III StVG als Fahrrad. Das Fahrrad mit Antriebssystem kann nicht unter Pedelec subsumiert werden, weil Ersteres nicht über die bei Pedelecs übliche Fähigkeit zur progressiven Verringerung der Motorleistung bei zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit verfügt. Zumeist wird auch die Leistung das für Pedelec gesetzte Limit von 250 Watt überschreiten.

Eine etwaige Fahrerlaubnispflicht bestimmt sich nach der für die Mitgliedstaaten verbindlichen 3. Führerscheinrichtlinie. Diese weist in Artikel 4 II zweirädrige Kfz mit einer bbH von bis zu 45 km/h iSd Artikels 1 II lit. a) der ex-Richtlinie



© studio v-zwoelf/stock.adobe.com

Bis zu einer bbH von 25 km/h sind Fahrräder mit Hilfsantrieb von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen

2002/24/EG der Fahrerlaubnisklasse AM zu. Letztgenannte Richtlinie umfasste zweirädrige Kfz der Fahrzeugklasse L1e in Gänze; die heute üblichen Unterklassen gab es noch nicht.

Allerdings nimmt die 3. Führerscheinrichtlinie „derartige" Kfz mit einer bbH von bis zu 25 km/h von der Fahrerlaubnispflicht aus. Der Anschluss „derartige" Kfz lässt darauf schließen, dass damit alle Kfz der Fahrzeugklasse L1e mit entsprechender bbH iSd Richtlinie 2002/24/EG gemeint sind, also L1e einschließlich der heute üblichen Unterklassen. Allerdings wurde die Bezugsrichtlinie 2002/24/EG aufgehoben und durch die VO (EU) Nr. 168/2013 ersetzt. Bezugnahmen auf die Richtlinie gelten als Bezugnahme auf die VO (EU) Nr. 168/2013 und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IX dieser Verordnung zu lesen. Die zitierte Bestimmung des Artikels 1 II lit. a) der Richtlinie 2002/24/EG entspricht nach der Entsprechungstabelle (dortige Zeile 4) Artikel 4 und Anhang I der VO (EU) Nr. 168/2013. Diese Position umfasst zweirädrige Kfz, wozu Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige Kleinkrafträder und zweirädrige Krafträder, mithin alle Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L gehören. Artikel 4 II lit. a) VO (EU) Nr. 168/2013 weist leichte zweirädrige Kfz der Fahrzeugklasse L1e mit ihren Unterklassen L1e-A (Fahrrad mit Antriebssystem) und L1e-B (zweirädriges Kleinkraftrad) zu. Damit ist auch klar, dass die Fahrzeugklasse L1e-A keine Unterklasse der Fahrzeugklasse L1e-B ist.

Im Gegensatz dazu verweist die FeV sowohl in § 4 I S. 2 Nr. 1b FeV als auch in § 6 I FeV (zu Klasse AM) allein auf die Fahrzeugklasse L1e-B der VO (EU) Nr. 168/2013; die in Rede stehende Fahrzeugklasse L1e-A wird im Gegensatz zu den geschwindigkeitsreduzierten Kleinkrafträdern der Fahrzeugklasse L1e-B nicht erwähnt. Das ist insoweit auch nur konsequent, da sie sich in der Grundkonstruktion zur Fortbewegung von der L1e-B durch ihre Pedalunterstützung unterscheiden.[6] Durch die nur teilweise Umsetzung der Vorgaben der 3. Führerscheinrichtlinie erwächst jedoch das Problem, dass Fahrräder mit Antriebssystem iSd Fahrzeugklasse L1e-A weder nach § 4 I Nr. Nr. 1b FeV von der Fahrerlaubnispflicht befreit sind noch der Fahrerlaubnisklasse AM unterfallen. Sie sind dort schlichtweg nicht aufgeführt.

Das BMV beabsichtigte entsprechend der Bundesratsvorlage[7] die Fahrräder mit Antriebssystem (Klasse L1e-A) der Fahrerlaubnisklasse AM zuzuschlagen. Der Verkehrsausschuss des Bundesrates[8] aber vertrat folgende Auffassung:

> *„Da leichte zweirädrige Kfz der Unterklasse L1e-A unter die Definition des § 4 I S. 2 Nr. 1 FeV fallen und damit fahrerlaubnisfrei sind, ist eine Beschränkung der Legaldefinition auf die Unterklasse L1e-B geboten."*

Schließlich wurde § 6 I FeV entsprechend dem Bundesratsbeschluss geändert.[9] Das BMV machte sich diese Ansicht zu eigen und betrachtet Fahrräder mit Antriebssystem nunmehr auch als fahrerlaubnisfreie Mofas iSd § 4 I S. 2 Nr. 1 FeV. Das ist insoweit auch zutreffend, als dass die bbH in beiden Fällen 25 km/h beträgt, und geht einher mit der Legaldefinition des § 39 VII StVO:

> *„Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich auf eine bbH ≤ 25 km/h selbsttätig abregelt."*

Dagegen spricht jedoch:

- Mofas sind unionsrechtlich weder zulassungsrechtlich in der VO (EU) Nr. 168/2013 oder der ex-RL 2002/24/EG noch fahrerlaubnisrechtlich in der 3. Führerscheinrichtlinie als eigene Fahrzeugkategorie aufgeführt. Nationalrechtlich wurden sie bis zum 30.9.2005 mit den Schlüsselnummern 24/1200 und 29/2500 beschrieben.[10] Demnach dürften die Begriffsmerkmale für Mofas nur noch Anwendung für Fahrzeuge finden, die über eine nationale Typgenehmigung (ABE oder EBE) verfügen und in der entsprechenden Datenbestätigung mit den genannten Schlüsselnummern als solche klassifiziert werden. Diese sind jedoch seit

1.10.2005 auslaufend. Seither wurden sie in Einklang mit der ex-Richtlinie 2002/24/EG als L1e-Fahrzeuge getypt. Kfz der Fahrzeugklasse L1e-A mit Mofas gleichzusetzen gelingt aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeugtechnik nur bedingt, denn Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L1e-A müssen aufgrund der dortigen engeren Definition für Pedalantrieb ausgelegt sein und über eine Motorabschaltung bei 25 km/h verfügen. Das wird für Mofas nach der Definition des § 4 I S. 2 Nr. 1 FeV nicht gefordert; auf das Erfordernis eines Pedalantriebs wurde bereits 1997 verzichtet.[11] *Schäler*[12] wies bereits 2018 darauf hin, dass *„letztendlich von der Idee Abstand genommen werden* [muss], *dass ein Fahrrad mit Antriebssystem aufgrund der bautechnischen Beschaffenheit als Mofa iSv § 4 I S. 2 Nr. 1 FeV eingestuft werden könnte, da eine Umschlüsselung eines EG-typgenehmigten Kfz auf eine nationale Schlüsselzahl nach den Vorgaben des Verordnungsgebers unzulässig ist und dem eigentlichen Sinn der in der 11. ÄndVO-FeV geregelten Unterteilung vom EG-typgenehmigten Kleinkraftrad zuwiderlaufen würde.“*

- Seit Einführung[13] des § 4 I Nr. 1b FeV unterscheidet man ganz bewusst zwischen Mofas und Kleinkrafträdern. Dort sind aber nur die Kleinkrafträder der Klasse L1e-B fahrerlaubnisfrei gestellt. Das führt dazu, dass die Fahrräder mit Antriebsmotor der Klasse L1e-A fahrerlaubnispflichtig sind.[14]

- Man kann beide Fahrzeugklassen aber auch nicht in einen Topf werfen, da es sich bei der Fahrzeugklasse L1e-A mit Blick auf die unterschiedliche Technik und auch systematisch[15] nicht um eine Unterklasse von L1e-B handelt.

Der Unionsrechtsgeber stellt mit seinem Verzicht auf eine gemeinsame Regelung bezüglich „derartiger“ Kfz mit einer bbH ≤ 25 km/h (= alle Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L1e „in Gänze“) klar, dass er hier keinen Harmonisierungsbedarf sieht. Klar ist aber aufgrund der Formulierung auch, dass der Unionsrechtsgeber „derartige“ Kfz keiner Fahrerlaubnispflicht unterwerfen will, jedenfalls nicht der Klasse AM. Auf der anderen Seite verfügt der Unionsrechtsgeber aber auch nicht über eine Kompetenz, etwa den Mitgliedstaaten vorzuschreiben, ebenfalls auf eine entsprechende Fahrerlaubnis zu verzichten. Das eröffnet dem nationalen Gesetzgeber einen weiten Gestaltungsspielraum als Teil seiner nationalen Verfahrensautonomie,[16] hier: durch Erlass des § 4 I FeV. Darin hat er allerdings keine Aussage zu Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L1e-A (Fahrräder mit Antriebssystem) gemacht. Hier besteht dringender Korrekturbedarf.[17]

Denn ansonsten besteht Fahrerlaubnispflicht jenseits der Fahrerlaubnisklasse AM, da diese wie dargestellt nur Kfz der Fahrzeugklasse L1e-B erfasst.

Die Fahrerlaubnisklassen A1, A2 und A scheiden ebenfalls aus, da diese lediglich Kfz mit einer bbH von mehr als 45 km/h abdecken. Alle drei genannten Fahrerlaubnisklassen stellen nämlich auf Krafträder iSd Artikels 4 III der 3. Führerscheinrichtlinie iVm Artikel 1 II lit. b) der ex-Richtlinie 2002/24/EG (jetzt: Artikel 4 II lit. c) VO (EU) Nr. 168/2013), also auf solche der Fahrzeugklasse L3e ab.

Schlussendlich bleibt als Auffangklasse nur noch die Fahrerlaubnisklasse B übrig; ein Ergebnis, dass so nicht vom Verordnungsgeber gewollt sein kann.[18]

5. Anhängerbetrieb

Das Mitführen eines Anhängers ist auch hinter Fahrrädern mit Antriebssystem grundsätzlich zulässig. Anhänger können fahrerlaubnisrechtlich mit der Grundklasse gefahren werden. Nur die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO begrenzen die Möglichkeiten, jedoch ohne Einfluss auf das Fahrerlaubnisrecht. Das Mitführen eines sog. Kinderanhängers nach § 21 III S. 2 StVO ist allerdings nicht möglich, da es sich bei besagtem Fahrrad mit Antriebssystem um ein Kfz und nicht um ein Fahrrad handelt.

© picture alliance/Wolfram Steinberg/ Wolfram Steinberg

Das Mitführen eines Kinderanhängers ist bei Fahrrädern mit Antriebssystem nicht gestattet

6. Mindestalter

Fahrerlaubnisrechtlich handelt es sich nach Meinung des BMV um fahrerlaubnisfreie Mofas iSd § 4 I S.2 Nr. 1 FeV. Das Mindestalter für das Führen eines Kfz, für das eine Fahrerlaubnis nicht erforderlich ist, beträgt gemäß § 10 III FeV 15 Jahre.

Nach hier vertretener Auffassung ist jedoch als „Auffang"-Klasse die Fahrerlaubnisklasse B erforderlich. Hier beträgt das Mindestalter 18 Jahre.

7. Auswirkungen auf die straßenverkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften

Hier ist insbesondere auf die Radwegbenutzungspflicht nach VZ 237 bei Verwendung des ZZ 1010-65 „E-Bike" bzw. die Möglichkeit der Radwegbenutzung bei Verwendung des ZZ 1022-13 „E-Bike frei" hinzuweisen.[19] Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man ohnehin mit E-Bikes Radwege benutzen (§ 2 IV S. 6 StVO).

Es besteht grundsätzlich Helmpflicht. Bei einer bbH ≤ 20 km/h entfällt diese.

8. Rechtsfolgen

Zulassungsrechtlich handelt es sich bei Fahrrädern mit Antriebssystem um zulassungsfreie Kleinkrafträder iSd § 3 II Nr. 1 lit. d) FZV iVm § 2 Nr. 11 lit. a) FZV. Sie sind betriebserlaubnispflichtig (§ 4 I FZV) und versicherungskennzeichenpflichtig (§ 4 III FZV).

Zulassungsrechtliche Auswirkungen hat nur der Tatbestand des Inbetriebsetzens eines Fahrzeugs ohne vorherige Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und ohne Auftragen der Stempelplakette sowie ohne Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung. Das stellt eine OWi iSd § 3 I FZV iVm § 48 Nr. 1 lit. a FZV iVm § 24 StVG dar und ist mit einem Bußgeld in Höhe von 70,- € bedroht (BKat Nr. 175; TBNR 80360).

Weiter ordnungswidrig ist das Anordnen und das Zulassen der Inbetriebnahme eines zulassungspflichtigen Fahrzeugs ohne die erforderliche Zulassung durch den Halter (§ 3 IV FZV iVm § 48 Nr. 2 FZV). Diese Zuwiderhandlung ist im BKat nicht aufgeführt, wohl aber im Tatbestandskatalog (80350; 70,- €).

Das Inbetriebsetzen eines Kleinkraftrades

- ohne die erforderliche Typgenehmigung stellt eine OWi iSd § 4 I FZV iVm § 48 Nr. 1a FZV iVm § 24 StVG dar und ist mit einem Bußgeld in Höhe von 70,- € bedroht (BKat Nr. 175; TBNR 80460).
- ohne gültiges Versicherungskennzeichen stellt eine OWi iSd § 4 III FZV iVm § 48 Nr. 3 FZV iVm § 24 StVG dar und ist mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 40,- € bedroht (BKat Nr. 176; TBNR 80461).

Wer ein Kfz der genannten Kategorie ohne die erforderliche Fahrerlaubnis (hier Klasse B) fährt, begeht eine Straftat iSd § 21 StVG.

9. Steuer

Kleinkrafträder sind als zulassungsfreie Zweiräder iSd § 3 II Nr. 1 lit. d FZV von der

Kraftfahrzeugsteuer gem. § 3 Nr. 1 KraftStG 2002 befreit.

10. Versicherung

Der Halter eines Kfz oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland ist gem. § 1 PflVG verpflichtet […], eine Haftpflichtversicherung […] abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet wird.

Kleinkrafträder sind über § 4 III FZV versicherungskennzeichenpflichtig. Der Fahrzeugführer hat gem. § 26 I S. 6 FZV die Bescheinigung über das Versicherungskennzeichen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Wer ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen gebraucht, obwohl für das Fahrzeug der nach § 1 PflVG erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht oder nicht mehr besteht, macht sich nach § 6 PflVG strafbar. §§

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. Grett/Neupert/Köstle, E-Bikes und Pedelecs, 2. Aufl. 2013, 42; *Barzel*, Das E-Bike, 3. Aufl. 2014, 44.
2. Hentschel/König/Dauer/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 1 StVG, Rn. 22; Karneth/Koehl, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (Losebl.), § 4 FeV, Rn. 5c.
3. Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz (Stand: 7/2021), S. 11.
4. Amtl. Begr. (BR-Drs. 417/17, 2 v. 7.7.2017) zur 12. ÄndVO-FeV (BGBl. 2017 I 3232).
5. Holm/Liebermann SVR 2008,161 (163); Münchener Kommentar Straßenverkehrsrecht/Huppertz, § 3 FZV, Rn. 6.
6. *Schäler*, Mofas und zweirädrige Kleinkrafträder, 2. Aufl. 2018, 34; Schäler DAR 2017, 287 (288).
7. BR-Drs. 417/2017 v. 24.5.2017, S. 8 zur 12. ÄndVO-FeV (BGBl. 2017 I, S. 3232).
8. Amtl. Begr. (BR-Drs. Empfehlung 417/1/17, S. 6 v. 26.06.2017) zur 12. ÄndVO-FeV (BGBl. 2017 I 3232).
9. BR-Drs. 417/2017 (Beschluss) v. 7.7.2017, S. 1 zur 12. ÄndVO-FeV (BGBl. 2017 I, S. 3232).
10. *KBA* (Hrsg.), Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz (Stand: 7/2021).
11. 26. ÄndVO-StVZO v. 12.8.1997 (BGBL. 1997 I, S. 2051).
12. A.a.O. (Fn. 6), S. 34.
13. 10. ÄndVO-FeV v. 16.4.2014 (BGBl. 2014 I 348).
14. Schäler, a.a.O. (Fn. 6), S. 32; *Schäler* DAR 2017, 287 (288).
15. KBA (Hrsg.), Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz (Stand: 7/2021).
16. EuGH NJW 2013, 1415 (C-617/10 – Fransson); für den vergleichbaren Fall des Verzichts des Unionsrechtsgebers auf eine Typgenehmigung für Elektrokleinstfahrzeuge: Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (Hrsg.), Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Elektrokleinstfahrzeuge (WD 7-3000-082/18 v. 7.5.2018), Kap. 3, S. 8.
17. So bereits Schäler DAR 2017, 287 (288).
18. Zur Erinnerung: Dieser sieht die Fahrräder mit Antriebssystem als fahrerlaubnisfreie Mofas an. So auch Schäler DAR 2017, 287 (288).
19. Krit.: Huppertz VD 2016, 329.