Warum auch die schnelleren e-Tretroller zulassungsfrei sind

EPHK a.D. Bernd Huppertz, Köln

Mit Erlass der eKFV hat der Verordnungsgeber die Voraussetzungen für die Inbetriebnahme sog. e-Tretroller (e-Scooter) im öffentlichen Straßenverkehr geschaffen. Seit 15.06.2019 sind die zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlichen sowie verhaltensrechtlichen Vorschriften verbindlich. Die genannte Verordnung bezieht sich jedoch ausschließlich auf Tretroller mit einem elektrischen Antrieb und einer bbH von 6 km/h bis 20 km/h, einer Lenk- oder Haltestange und einer Nenndauerleistung von max. 500 Watt. Die so ausgestatteten e-Tretroller sind zulassungs- und auch fahrerlaubnisfrei.
Kfz, die nicht oder nicht mehr 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“. Der Artikel kommt zu der Auffassung, dass derlei Kfz zulassungsrechtlich den Zweiradklassen unterfallen.

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

Elektrokleinstfahrzeuge sind aufgrund ihrer Motorisierung keine besonderen Fortbewegungsmittel nach § 24 I StVO bzw. § 16 II StVZO („… und ähnliche nicht motorisierte Fortbewegungsmittel“) sondern entsprechend § 1 I eKFV Kfz. 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 II lit. j) der VO(EU) 168/2013 ab, indem er alle Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, von der Anwendung dieser Verordnung ausnimmt. Mithin unterfallen die in Rede stehenden e-Tretroller ohne Rücksicht auf z.B. ihre bbH nicht der VO(EU) 168/2013.

Anwendung nationaler Vorschriften

Wird eine Typgenehmigung (und damit die Zulassungsvoraussetzung) wie im Falle der wie vor 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 Stecke bleibt wie die nicht erreichte überstaatliche Rechtssicherheit, die nun, dem Subsidiaritätsgrundsatz folgend, nur noch auf einzelstaatlicher Ebene erreicht werden kann. 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.

Dem ist der nationale Verordnungsgeber durch Erlass der eKFV für e-Tretroller mit einer bbH ≤ 20 km/h und der FZV und FeV für e-Tretroller mit einer bbH von mehr als 20 km/h nachgekommen.

Der zwischen dem Zulassungs- und Fahrerlaubnisrecht unterschiedliche Umgang mit den EU-Verordnungen und EU-Richtlinien ist der Grund dafür, dass es zu einer ebenso unterschiedlichen Klassifizierung der in Rede stehenden e-Tretroller als (zulassungsrechtlich betrachtet) Kleinkrafträder bzw. (fahrerlaubnisrechtlich betrachtet) Kfz der Fahrerlaubnisklasse B kommt.

Zulassungsrecht

Auch wenn die technischen Voraussetzungen entsprechend den wie vor genannten Richtlinien und Verordnungen erfüllt sein müssen und die Zulassungsbescheinigung (Richtlinie 1999/37/EG) sowie die Eurokennzeichen EU-einheitlich [VO(EG) 2411/98] verwendet werden, so unterliegt die Zulassung selbst dem Territorialprinzip und ist noch nicht harmonisiert.
Das Zulassungsrecht regelt sich also allein nach den nationalen Vorschriften, hier der eKFV und der FZV.

E-Tretroller bbH ≤ 20 km/h („der typische Tretroller der Verleihfirmen“)

Danach sind also alle e-Tretroller bbH ≤ 20 km/h entsprechend § 1 I eKFV zulassungsfrei.

E-Tretroller bbH ≤ 25 km/h („der typische Tretroller ohne Straßenzulassung“)
E-Tretroller bbH ≤ 45 km/h

Schnellere e-Tretroller unterfallen als zweirädrige Kfz der Regelung des § 3 III Nr. 1 lit. d) FZV i.V.m. § 2 Nr. 11 lit. a) FZV. Das gilt sowohl für solche mit einer bbH ≤ 25 km/h als auch für solche mit einer bbH ≤ 45 km/h. Entsprechend den definitorischen Vorgaben des Verordnungsgebers kommt es hier allein auf die Leistung (max. 4 kW) und die bbH (max. 45 km/h) und nicht etwa auf das Vorhandensein eines Sitzplatzes an.

Diese e-Tretroller sind zulassungsfrei aber betriebserlaubnis- (§ 4 I FZV) und versicherungskennzeichenpflichtig (§ 4 III FZV).