

Berichterstatter: Baden-Württemberg

Beratungsgrundlage: § 3 Abs. 2 und 3 FZV, § 10 FZV, Anlage 4 zur FZV, § 30c StVZO

Problemdarstellung/Erörterungsgrund:

Sowohl von Seiten der baden-württembergischen Zulassungsbehörden als auch von Seiten einiger anderer Bundesländer haben wir vernommen, dass es derzeit zu einem Anstieg von Anträgen auf freiwillige Zulassung sowohl von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) als auch von zwei- oder dreirädrigen Kleinkraftträdern kommt. Der Anstieg ist mutmaßlich auf den Wunsch der Antragsteller, finanziell von der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) zu profitieren, oder den Schadensfreiheitsrabatt der Versicherer anrechnen zu können, zurückzuführen.

In diesem Sinne wird aufgrund des geringen Anschaffungspreises in Fachartikeln zunehmend auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht, eKF oder Kleinkrafträder mit reinem Batterieelektroantrieb freiwillig zuzulassen. Die zunehmende Häufung solcher Anträge führt zu einer überdurchschnittlichen Bindung von personellen Kapazitäten in den Zulassungsbehörden und zu ganz praktischen Problemen bei der Kennzeichenzuteilung.

Wir haben den baden-württembergischen Zulassungsbehörden unsere Einschätzung auf der Grundlage der derzeitigen Rechtslage mitgeteilt. Aufgrund der bundesweiten Tragweite der Thematik sind wir allerdings an einem Austausch sowie an der Festlegung einer einheitlichen Verfahrensweise in den Bundesländern interessiert. Derzeit sehen wir die Rechtslage dazu wie folgt:

Im Falle eines Antrags auf freiwillige Zulassung eines eKF i.S.d. § 1 Abs. 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) nach § 3 Abs. 3 FZV i.V.m § 3 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 lit. g FZV scheitert die Zulassung regelmäßig bereits an der praktischen Zuteilung eines allgemeinen Kennzeichens. Nach § 29a FZV ist an eKF eine Versicherungsplakette anzubringen. Aufgrund der Bauart und den Abmessungen kann an diesen Fahrzeugen kein allgemeines Kennzeichen iSd § 8 FZV angebracht werden. Deshalb kann der durch § 3 Abs. 3 FZV i.V.m § 3 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 lit. g FZV eröffneten freiwilligen Zulassung aus praktischen Gründen nicht nachgekommen werden. Dieser Fehler in der Systematik der FZV soll durch die kommende Neufassung bereinigt werden. Diesbezüglich wird auf den Referentenentwurf zum Neuerlass der FZV verwiesen (siehe „Zu § 3 Absatz 3 auf S. 267“).

Im Rahmen eines Antrags auf freiwillige Zulassung eines zwei- oder dreirädrigen Kleinkraftrads gem. § 3 Abs. 3 FZV i.V.m § 3 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 lit. d FZV ist zu beachten, dass diesem kein verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen zugeteilt werden darf. Nach Nr. 1 S. 2 der Anlage 4 zur FZV dürfen verkleinerte zweizeilige Kennzeichen nur für Leichtkrafträder sowie für Fahrzeuge nach § 10 Abs. 6 Nr. 3 FZV zugeteilt werden. Der Wortlaut der Vorschrift lässt lediglich eine gebundene Ermessensentscheidung zu. Ausnahmen hiervon sind grundsätzlich nicht möglich. Aus diesem Grund kommen für Kleinkrafträder regelmäßig nur zweizeilige Kennzeichen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge gem. Nr. 1 S. 1 lit. b Alt. 2 der Anlage 4 zur FZV mit einem Größtmaß der Breite von 280 mm und einer Höhe von 200 mm in Betracht. Es gilt allerdings zu beachten, dass es sich stets um eine Einzelfallentscheidung handelt. Soweit die freiwillige Zulassung gleichzeitig mit einem Antrag auf ausnahmsweise Zuteilung eines Leichtkraftradkennzeichens einhergeht, müsste eine weitere einzelfallbezogene Ermessensentscheidung herbeigeführt werden.

Mit dem Antrag auf freiwillige Zulassung geht die Zuteilung eines allgemeinen Kennzeichens mit entsprechender Kennzeichenhalterung einher. Es ist stets im Einzelfall zu prüfen, ob eine solche technische Änderung zulässig ist. Hierbei ist vor allem § 30c Abs. 1 StVZO zu beachten. Danach dürfen am Umriss der Fahrzeuge keine Teile so hervorragen, dass sie den Verkehr mehr als unvermeidbar gefährden. Ein Kennzeichen ist demnach nur dann zuzuteilen, wenn dessen Anbringung am konkreten Fahrzeug den Umriss nicht derart verändert, dass der Verkehr mehr als unvermeidbar gefährdet wird. Mit der Anbringung eines Versicherungskennzeichens bzw. einer Versicherungsplakette ist eine Gefährdung grundsätzlich vermeidbar, da vom Hersteller die Anbringung einer vorgeschriebenen Kennzeichnung bauartgerecht vorgesehen ist. Der Einzelfall ist gegebenenfalls anhand eines qualifizierten technischen Gutachtens zu bewerten. Außerdem sollten Fahrzeughalter darauf aufmerksam gemacht werden, dass bei einer freiwilligen Zulassung ein „Wiederholungskennzeichen“ nach § 10 Abs. 8 und 9 FZV benötigt wird (z. B. bei der Nutzung eines Fahrradanhängers an einem S-Pedelec).

Darüber hinaus gilt zu beachten, dass weder für eKF nach § 29a FZV noch für zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder nach § 27 Abs. 4 S. 2 FZV eine Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen vorgeschrieben ist. Eine solche Beleuchtungseinrichtung sieht § 10 Abs. 6 S. 2 und 3 FZV für hintere Kennzeichen allerdings grundsätzlich vor.

Beschlussvorschlag:

Der BLFA-Fz erörtert die Rechtslage mit dem Ziel einer einheitlichen Handhabung aller Bundesländer bei der Bearbeitung von Anträgen auf freiwillige Zulassung von eKF und von zwei- oder dreirädrigen Kleinkrafträdern.

Für eine rechtssichere Verwaltungspraxis prüft das BMDV im Vorgriff und bis zur Neuverkündung der FZV eine entsprechende Verkehrsblattverlautbarung zur freiwilligen Zulassung von eKF.

Seitens des KBA wird geprüft, inwieweit technische Änderungen/Umbauten für die Kennzeichenanbringung die Gültigkeit der ABE bzw. des Datenblatts für die freiwillige Zulassung beeinträchtigen.

Diskussion:

RP teilt mit, dass eine freiwillige Zulassung bei E-Scootern unterbunden wird, da die eKfV eine Versicherungsplakette vorsieht. Das Land hat einen Erlass herausgegeben, nach dem Privatpersonen solche Fahrzeuge entsprechend der Größe des Haushalts und Firmen nur, soweit Mitarbeiter an Standorten in Rheinland-Pfalz ansässig sind, freiwillig zulassen lassen können. Tageszulassungen sind ausgeschlossen und die Fahrzeuge müssen vorgeführt werden. Hintergrund für die Entscheidung war eine Anfrage bei der Zulassungsbehörde Mainz 50.000 Kleinkrafträder zuzulassen. Eine freiwillige Zulassung ist in RP möglich, aber nur soweit es nach diesen Maßgaben sachlich gerechtfertigt ist.

SH sieht das Problem eher beim Bundesumweltamt, da diese für die THG-Prämie zuständig sind.

Laut HB wurde in Bremerhaven einem Antrag eines Studenten, einen E-Scooter freiwillig zuzulassen, stattgegeben. Eine entsprechende selbstgebaute Kennzeichenhalterung wurde vom TÜV Nord begutachtet.

BY teilt mit, dass in Bayern vereinzelt Zulassungsanfragen vorliegen. Die Anfragen häufen sich inzwischen. Die Zulassungsbehörden sollen bisher die Bearbeitung der Anträge in Hinblick auf die Erörterung im BLFA-Fz zunächst zurückstellen.

In BE haben sich bisher einige Großkunden an die Zulassungsbehörde gewandt. Eine Anfrage wurde an das Umweltbundesamt übersandt. Auf Rückfrage seitens BE teilte das Umweltbundesamt mit, dass das Problem dort bekannt ist. In BE werden entsprechende Gutachten gefordert, sodass bisher keine freiwilligen Zulassungen von eKfV erfolgt sind. Die Kleinkrafträder müssen in Berlin bei der Zulassungsbehörde vorgeführt werden. Seitdem gab es keine Anfragen von Großkunden mehr.

BY weist darauf hin, dass die freiwillige Zulassung von eigentlich zulassungsfreien Fahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr gerechtfertigt sein kann, um in dem anderen Staat keine Probleme mit der Versicherung und der Zulassung zu bekommen.

NI macht hat bislang Einschränkungen wie beispielsweise RP aufgestellt. Der Antrag ist von der Zulassungsbehörde im Einzelfall zu entscheiden. Bei einer freiwilligen Zulassung sollte auch eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden.

Im SL gibt es ähnliche Anfragen.

BMDV: Die Notwendigkeit zur Zulassung von Fahrzeugen, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden, ist in § 3 Absatz 1 FZV geregelt. Nach § 3 Absatz 2 Nr. 1 FZV sind bestimmte Fahrzeuge, wie Leichtkrafträder, zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder oder auch eKF im Sinne des § 1 Absatz 1 der eKFV von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren (d.h. von der Notwendigkeit zur Zulassung) allerdings ausgenommen. Nach § 3 Absatz 3 FZV können jedoch die nach § 3 Absatz 2 FZV von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommenen Fahrzeuge (freiwillig) zugelassen werden.

Die FZV wird gegenwärtig neugefasst. Gegenstand des Entwurfs der Neufassung ist neben vielem anderen, die vorgenannte Möglichkeit zur freiwilligen Zulassung von eKF nach § 3 Absatz 3 FZV zu streichen. Hintergrund zu der vorgesehenen Streichung sind folgende Überlegungen: Konsequenz der Zulassung eines eKF ist, dass ein allgemeines Kennzeichen (i. S. d. § 8 FZV) an dem eKF anzubringen ist, anstelle der für eKF eigentlich vorgesehenen Versicherungsplaketten i. S. d. § 29a FZV. Ein allgemeines Kennzeichen kann jedoch aufgrund der Bauart und Abmessungen eines eKF nicht angebracht werden; es ist schlicht zu groß und seine Anbringung kann Gefahren hervorrufen. Gerade aus diesem Grund wurde für eKF vorgesehen, anstelle eines allgemeinen Kennzeichens Versicherungsplaketten abzubringen. Vor diesem Hintergrund soll der Anspruch der Halter von eKF auf freiwillige volle Zulassung mit der Neufassung der FZV nunmehr ausgeschlossen werden. Die Neufassung der FZV befindet sich gegenwärtig noch im Verfahren.

Für die weiteren Fahrzeuge, d.h. neben anderem Leichtkrafträder und zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder, wird die Möglichkeit zur freiwilligen Zulassung nach § 3 Absatz 3 FZV auch nach der Neufassung der FZV weiter bestehen. Darüber entscheiden die nach Landesrecht zuständigen Zulassungsbehörden. Das BMDV vertritt hier jedoch die Auffassung, dass eine Zulassung der gegenständlichen Fahrzeuge nur möglich sein soll, sofern diese alle notwendigen technischen Voraussetzungen erfüllen. Es ist nicht einsehbar, dass hier Ausnahmen etwa von der Kennzeichenbeleuchtung gemacht werden, nur damit die Förderfähigkeit für die THG-Quote entsteht. Der dadurch entstehende zusätzliche Aufwand dürfte die Hürden für die Beantragung der THG-Quote also bereits vor der geplanten Rechtsänderung der 38. BImSchV erhöhen.

Ergebnis:

Bei den Elektrokleinstfahrzeugen soll eine freiwillige Zulassung nicht erfolgen, da sonst ein normales Kennzeichen angebracht werden müsste. Dies widerspräche der Wertung des Verordnungsgebers, der mit der eKFV eine Sonderregelung geschaffen hat, nach der die freiwillige Zulassung von eKF gar nicht vorgesehen ist. Daher ist unter Anwendung dieser Verordnung heute schon die freiwillige Zulassung von eKF ausgeschlossen und darf auch vor dem Inkrafttreten der FZV-Klarstellung nicht vorgenommen werden. Bei den Kleinkrafträdern empfiehlt das BMDV eine Einzelfallprüfung vorzunehmen, indem geprüft wird, ob eine freiwillige Zulassung davon abhängt, dass weitere Ausnahmen von den technischen Regelungen geschaffen werden müssten.

Kleinkrafträder im Sinne des § 3 Abs. 3 FZV i.V.m § 3 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 lit. d FZV können auf Antrag zugelassen werden. Die Zulassungsbehörde sollte sich das Fahrzeug jeweils vorführen lassen. Anträge auf freiwillige Zulassung einer erheblichen Anzahl von Kleinkrafträdern, würden den Ausnahmecharakter der Vorschriften unterlaufen und, sollten von den Zulassungsbehörden daher abgelehnt werden. Eine massenweise Zulassung eigentlich zulassungsfrei gestellter Fahrzeuge würde zu einer generellen Regelung/Verwaltungspraxis führen, die dem Regel-/ Ausnahmeverhältnis der Vorschriften der FZV über die freiwillige Zulassung widerspräche. Nur im Einzelfall soll daher eine Ausnahme erteilt werden, sofern nachvollziehbare Gründe vorliegen.

Bei einer freiwilligen Zulassung ist zudem immer eine Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auszustellen.

Das Ergebnis wird auch an den BLFA-TK gesandt m. d. B. um Unterstützung bezüglich von Gutachten der Technischen Dienste.

Die Länder bitten das BMDV das BMU anzuschreiben, um das Problem zu lösen.

*Ergänzender Hinweis des BMDV nach BLFA-Fz: Eine Tageszulassung von zulassungsfreien Fahrzeugen wird nicht möglich sein. In dem Neuerlass zur FZV ist eine entsprechende Klarstellung erfolgt. Die Tageszulassung beschränkt sich nur auf zulassungspflichtige Fahrzeuge.