

# Artikel

## Futtermischwagen als selbst-fahrende Arbeitsmaschinen

Diese Kraftfahrzeuge wurden in der Vergangenheit zulassungsrechtlich teils als selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM), teils als Zugmaschine Geräteträger, in der überwiegenden Mehrzahl jedoch als Sonstige Kfz (So.Kfz) eingestuft. Bauart und Verwendungszweck legen allerdings eine zulassungsrechtliche<sup>1</sup> Einstufung als SAM und eine fahrerlaubnisrechtliche<sup>2</sup> Einstufung der in Rede stehenden Fahrzeuge in die Klassen L bzw. T nahe. Der Artikel nähert sich dem Problem allein aus rechtstheoretischer Sicht und gibt abschließend eine Übersicht über die zulassungs- und fahrerlaubnisrechtlich einschlägigen Bestimmungen gültig ab 1.1.2018. Von Bernd Huppertz



© BvL-Group

*In Zukunft werde man von einer Gleichsetzung der Futtermischwagen mit den zulassungsfreien SAM ausgehen müssen, meint VERKEHRSDIENST-Autor Bernd Huppertz*

**F**uttermischwagen dienen der Aufnahme, der Verarbeitung, der Vermischung, dem Transport und der Rationierung von Futtermitteln. „Solange die selbstfahrenden Futtermischwagen ausschließlich auf dem Hofgelände bleiben, gibt es keine Probleme mit der Straßenverkehrszulassung. Ein wesentlicher Grund für die Anschaffung eines Selbstfahrers ist jedoch der Einsatz auf mehreren Betriebsstätten, die gemeinsame Nutzung durch mehrere Betriebe und in der überbetrieblichen Fütterung. Dazu muss die Maschine regelmäßig öffentliche Straßen nutzen.“<sup>3</sup>

### 1. Definition

SAM sind nach der Legaldefinition des § 2 Nr. 17 Fahrzeugzulassungs-Verordnung (FZV) Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Leistung von Arbeit und nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind. Bei den SAM muss der Arbeitszweck und nicht der Transportzweck im Vordergrund stehen.<sup>4</sup>

Selbstfahrende Futtermischwagen mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von nicht mehr als 25 km/h wurden nun im Zuge der Novellierung des Zulassungsrechts<sup>5</sup> in den Definitionskalender des § 2 Nr. 17 FZV aufgenommen. Ob selbstfahrende Futtermischwagen tatsächlich SAM sind, war lange Zeit umstritten. Denn bei ihnen ist die Fahrzeugtechnik nicht unbedingt vorrangig auf die Arbeitsleistung, sondern auch auf den Transport und die Verteilung von Viehfutter ausgerichtet. Mit der nun geschaffenen juristischen Fiktion (Axiom) hat der Verordnungsgeber für die notwendige Klarheit gesorgt. Der Verordnungsgeber stellt dabei die Futterentnahme (vorrangig Selbstbefüller mit Wiegeeinrichtung) und den Futterraum, also die Arbeitsleistung, in den Vordergrund<sup>6</sup>: Die Abgrenzung gegenüber dem Gütertransport erfolgt über die für die Zuordnung maßgebliche Geschwindigkeitsgrenze, über die der Einsatzzweck indirekt abgegrenzt werden kann; eine Abgrenzung aus-

schließlich über die Fahrzeugtechnik kann nicht effektiv erfolgen, weil die technische Beurteilung nicht dazu geeignet ist, den Gütertransport zu verhindern. Somit musste eine Geschwindigkeitsgrenze definiert werden, die die Verwendung für den Gütertransport unattraktiv macht.

Das ist gleichzeitig auch der Grund, warum schnellere Futtermischwagen nicht unter den Begriff SAM fallen.

### 2. Zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Einordnung

Daraus ergibt sich folgende zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Einordnung:

#### 2.1 Selbstfahrende Futtermischwagen bbH ≤ 6 km/h

Selbstfahrende Futtermischwagen sind bis zu einer bbH von nicht mehr als 6 km/h gemäß § 1 FZV von den Bestimmungen des Zulassungsrechts ausgenommen.

Selbstfahrende Futtermischwagen sind darüber hinaus – jedoch ohne Auswirkungen auf die Zulassungsfreiheit – mit Geschwindigkeitsschildern nach § 58 III Nr. 1 StVZO (hier: „6“) zu kennzeichnen.

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 FeV sind SAM mit einer bbH von nicht mehr als 6 km/h gänzlich von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen.

#### 2.2 Selbstfahrende Futtermischwagen bbH ≤ 20 km/h

Selbstfahrende Futtermischwagen mit einer bbH von nicht mehr als 20 km/h sind gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. a) FZV als SAM zulassungsfrei. Sie benötigen jedoch eine Betriebserlaubnis (§ 4 Abs. 1 FZV) sowie eine Kennzeichnung mit dem Namen oder der Bezeichnung der Firma (§ 4 Abs. 4 Satz 1 FZV). Diese selbstfahrenden Futtermischwagen unterliegen nicht dem Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) – § 2 Abs. 1 Nr. 6 lit. b). Als zulassungsfreie Kfz unterliegen sie auch nicht der Kraftfahrzeugsteuer (§ 3 Nr. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG)).

Selbstfahrende Futtermischwagen sind darüber hinaus – jedoch ohne Auswirkungen auf die Zulassungsfreiheit – mit Geschwindigkeitsschildern nach § 58 III Nr. 1 StVZO (hier: „20“) zu kennzeichnen.

Gemäß § 6 Abs. 1 FeV unterfallen selbstfahrende Futtermischwagen als SAM mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h (hier: 20 km/h) der Fahrerlaubnisklasse L.

### 2.3 Selbstfahrende Futtermischwagen bbH ≤ 25 km/h

Selbstfahrende Futtermischwagen mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h sind gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. a) FZV als SAM zulassungsfrei. SAM mit einer bbH von mehr als 20 km/h dürfen gemäß § 4 Abs. 1 FZV nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie über eine Betriebserlaubnis verfügen. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 1 FZV müssen sie ein amtliches Kennzeichen führen. Dann erhalten sie auch eine Zulassungsbescheinigung Teil I. Letztere wird obligatorisch immer dann ausgestellt, wenn ein Fahrzeug mit einem amtlichen Kennzeichen versehen wird.<sup>7</sup> In die Zulassungsbescheinigung Teil 1 wird in Feld 16 der achtstellige Vermerk „ohne -ZF-“ eingetragen.<sup>8</sup> Dagegen entfällt das Ausfertigen des Teils II der Zulassungsbescheinigung.<sup>9</sup>

Hinzu kommt, dass neben zulassungspflichtigen Fahrzeugen auch zulassungsfreie, aber kennzeichenpflichtige Fahrzeuge nach § 4 Abs. 2 FZV (also unter anderem SAM (Futtermischwagen) nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 lit. a) FZV) der „TÜV“-Untersuchung nach § 29 I StVZO unterliegen. Diese selbstfahrenden Futtermischwagen unterliegen dem PflVG (§ 1), als zulassungsfreie Kfz jedoch nicht der Kraftfahrzeugsteuer (§ 3 Nr. 1 KraftStG). Sie erhalten aufgrund ihrer Steuerbefreiung ein grünes Kennzeichen (§ 9 Abs. 2 FZV).

Selbstfahrende Futtermischwagen sind darüber hinaus – jedoch ohne Auswirkungen auf die Zulassungsfreiheit – mit Geschwindigkeitsschildern nach § 58 Abs. 3 Nr. 1 StVZO (hier: „25“) zu kennzeichnen.

Gemäß § 6 Abs. 1 FeV unterfallen selbstfahrende Futtermischwagen als SAM mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h der Fahrerlaubnisklasse L.

### 2.4 Selbstfahrende Futtermischwagen bbH > 25 km/h

Selbstfahrende Futtermischwagen mit höherer bbH gelten nicht mehr als SAM und unterliegen deshalb der Zulassungspflicht (amtliches Kennzeichen). Dann sind sie auch versicherungs- und steuerpflichtig (hier ist jedoch der Hinweis auf etwaige Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 lit. a) KraftStG – lof-Sonderfahrzeuge – zu geben).

Selbstfahrende Futtermischwagen sind darüber hinaus – jedoch ohne Auswirkungen auf die Zulassungsfreiheit – mit Geschwindigkeitsschildern nach § 58 Abs. 3 Nr. 1 StVZO (hier: z.B. „40“) zu kennzeichnen.

Gemäß § 6 Abs. 1 FeV unterfallen selbstfahrende Futtermischwagen mit einer bbH von mehr als 25 km/h, aber nicht mehr als 40 km/h der Fahrerlaubnisklasse T.

### 2.5 Selbstfahrende Futtermischwagen bbH > 40 km/h

Selbstfahrende Futtermischwagen mit höherer als der wie vor angegebenen bbH von 40 km/h bedürfen je nach ihrer zulässigen Gesamtmasse (zGM) der Fahrerlaubnisklassen B und höher.

### 2.6 Amtliche Kennzeichnung

In der Pflicht zur amtlichen Kennzeichnung bei weiterhin bestehender Zulassungsfreiheit wird von vielen ein Widerspruch gesehen. Denn allgemein wird mit dem amtlichen Kennzeichen die „Zulassung“ eines Fahrzeugs gleichgesetzt. Die Zulassung ist die behördliche Erlaubnis für den Betrieb eines zulassungspflichtigen Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr.<sup>10</sup> Die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens ist dabei Zulassungsvoraussetzung. Sie dient der Identifizierung des Fahrzeugs auf der Straße sowie der Registrierung des betreffenden Fahrzeugs in den Registern/Datien der Zulassungsstellen und des Kraftfahrt-Bundes-

amtes (KBA).<sup>11</sup> In der straßenverkehrsrechtlichen Kommentarliteratur<sup>12</sup> werden als Gründe für die Zulassungspflicht die „Prüfung der Bauart auf Verkehrssicherheit, [sowie die] wirtschafts- und verkehrstatistische Erfassung der Fahrzeuge“ genannt.

Umgekehrt wird dadurch jedoch nicht ausgeschlossen, dass zulassungsfreie Fahrzeuge nicht auch mit amtlichen Kennzeichen versehen werden können. Das macht dann Sinn, wenn man von Gesetzgeberseite aus bestimmte Fahrzeuge strengeren technischen Kontrollen unterwerfen möchte, weil TÜV-Untersuchungen an das Vorhandensein amtlicher Kennzeichen geknüpft sind. Oder man möchte bestimmte Fahrzeuge allein aufgrund ihrer quantitativen Teilnahme am Straßenverkehr registriert wissen (Beispiel: zulassungsfreie, aber kennzeichenpflichtige Leichtkrafträder). Und durch die ebenfalls an das amtliche Kennzeichen geknüpfte Verpflichtung zur Zulassungsbescheinigung, die im Gegensatz zu mancher Betriebserlaubnis (§ 10 Abs. 5 Satz 3 FZV) immer mitgeführt und ausgehändigt werden muss, soll die Kontrolle auch der Einhaltung der technischen Daten erleichtert werden. So manche SAM wurden schon in ihrer bbH manipuliert oder mit falschen Geschwindigkeitsschildern ausgestattet. Durch die Kennzeichnung soll darüber hinaus auch eine schnellere Identifizierung dieser Fahrzeuge gewährleistet werden. Eine etwaige Halterfeststellung kann jederzeit mit sofortiger Antwort durchgeführt werden. Das gelingt bei Versicherungskennzeichen zum Beispiel nicht und die sogenannten Namensschilder auf SAM sind zumindest auf Entfernung nicht mehr lesbar.

Man muss diese Ausnahmeregelung im Lichte des abgestuften Zulassungssystems der FZV sehen. Es gibt ja nicht nur SAM mit amtlichen Kennzeichen. Da sind ja auch noch die Stapler, die Leichtkrafträder und die zulassungsfreien Sportanhänger und Anhänger-Arbeitsmaschinen. Sie alle benötigen amtliche Kennzeichen bei einer bbH von mehr als 20 km/h. Auch diese Grenze kommt nicht von ungefähr. Bereits in der

StVZO von 1937<sup>13</sup> und 1953<sup>14</sup> war die Kennzeichenpflicht für solcherart Fahrzeuge in Abhängigkeit zur Pflichtversicherung gefordert mit der Begründung, dass erst oberhalb dieser Grenze von den Kfz eine erhöhte Betriebsgefahr ausgehe.<sup>15</sup> Daneben besteht eine enge Verzahnung von Zulassungsrecht und Kraftfahrzeugsteuerrecht.<sup>16</sup> Auch diese geht bis zu den Anfängen der StVZO zurück und wird in der älteren Kommentarliteratur als „steuerliche Rücksicht“<sup>17</sup> bezeichnet. Das Steuerrecht enthält selbst keine Definition der „Zulassung“; der Begriff richtet sich entsprechend § 2 I Nr. 1 KraftStG nach den jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften.<sup>18</sup>

Natürlich hätte der Gesetzgeber diese Materie auch anders lösen können. Historisch betrachtet ist aber die StVZO und nachfolgend die FZV nur immer weiter angepasst, aber nie komplett neu gefasst worden.

### 3. Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit

Die vorgenannte zulassungs- und fahrerlaubnisrechtliche Klassifizierung der selbstfahrenden Futtermischwagen offenbart: Die Zulassungsfreiheit (und auch die Fahrerlaubnisfreiheit bzw. die Fahrerlaubnisklasse) hängt von der jeweiligen Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des in Rede stehenden Futtermischwagens ab. Deshalb verwundert es auch nicht, wenn die Fahrzeughalter bisweilen die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit ihres Futtermischwagens nachträglich herabsetzen. Die Gründe für ein solches Vorgehen sind vielfältig: Zulassungsrechtlich ergibt sich die Möglichkeit einer Verschiebung von der Zulassungspflicht zur Zulassungsfreiheit oder (nur) Betriebserlaubnispflicht. Auch ändern sich die fahrerlaubnisrechtlichen Voraussetzungen. Beides geht einher mit der damit zumeist verbundenen Befreiung von der Versicherungspflicht und der Kraftfahrzeugsteuer.

Bei einer Änderung der Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit ist jedoch einiges zu beachten:

- Die bbH ist die Geschwindigkeit, die von einem Kfz nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart oder infolge der Wirksamkeit zusätzlicher technischer Maßnahmen auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann (Legaldefinition des § 30a Abs. 1 StVZO).
- Die zulassungsrechtliche bzw. auch fahrerlaubnisrechtliche Privilegierung gilt auch für Kfz, die ursprünglich nach ihrer Bauart zwar eine höhere Geschwindigkeit fahren konnten, durch entsprechende technische Veränderungen jedoch auf ein niedrigeres Limit (zum Beispiel: 6 km/h oder 20 km/h bzw. 25 km/h) fixiert wurden.<sup>19</sup>
- Die vom Hersteller konstruktionsbedingt vorgegebene Beschaffenheit bzw. die am/im Fahrzeug angebrachten technischen Vorkehrungen gegen eine Überschreitung sind alleiniger Maßstab für die bbH.<sup>20</sup> Durch die Bauart bestimmt ist die Höchstgeschwindigkeit nur, wenn sie ihren Grund in der konstruktionsbedingten Beschaffenheit derjenigen Bauteile hat, die die Fortbewegung des Fahrzeugs ermöglichen, insbesondere Fahrgestell, Bereifung, Motor und Getriebe.<sup>21</sup>
- Vorrichtungen, die verhindern, dass ein Kfz seine weiter bestehende höhere Fahrleistung lediglich faktisch nicht ausnutzen kann, führen nicht zu einer Bauartveränderung.<sup>22</sup> Allerdings wird es genügen, wenn die Geschwindigkeitsgrenze jedenfalls aufgrund einer vorhandenen technischen Einrichtung ohne deren Beseitigung tatsächlich nicht überschritten wird.<sup>23</sup> Das kann unter Umständen bereits erreicht werden durch Blockieren des Gaspedals durch Anbringen eines Bolzens, Anschweißen von Sperrblechen am

### Futtermischwagen – Übersicht

	Zulassungs-		BE	Amtliche Kennzeichen	ZB	Namensaufschrift
	pflichtig	frei				
Futtermischwagen bbH ≤ 6 km/h		§ 1				
Futtermischwagen bbH ≤ 20 km/h		§ 3 II Nr. 1 a)	§ 4 I			§ 4 III
Futtermischwagen bbH ≤ 25 km/h		§ 3 II Nr. 1 a)	§ 4 I	§ 4 I, § 9 I (grün)	§ 11 Rili	
Futtermischwagen bbH ≤ 40 km/h	§ 3 I			§ 3 I, § 8	§ 11 Rili	
Futtermischwagen bbH > 40 km/h	§ 3 I			§ 3 I, § 8	§ 11 Rili	
Norm	FZV		FZV	FZV	FZV	FZV

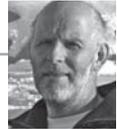
Schalthebel, Verwendung eines elektronischen Bausatzes zur Geschwindigkeitsreduzierung.<sup>24</sup>

#### 4. Die Sache mit den Schlüsselnummern

Wurden die in Rede stehenden selbstfahrenden Futtermischwagen in der Vergangenheit überwiegend als So.Kfz eingestuft, erhielten sie nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kfz<sup>25</sup> eine dem dortigen Kapitel 1B Tabelle 8 entsprechende nationale Schlüsselnummer. Da

Futtermischwagen bislang nicht geschlüsselt waren, erhielten sie die Auffangnummer 18 9000 („So.Kfz soweit nicht aufgeführt“) mit der jeweiligen zutreffenden Kurzbezeichnung. Danach sind sie jedoch weder landwirtschaftliche (Zug-)Maschinen noch SAM mit der Folge, dass sie weder in den Genuss der Zulassungsfreiheit noch in die Fahrerlaubnis-

klassen L oder T fallen. Hier wird man aber nach der oben genannten Neuregelung von einer Gleichsetzung auch dieser Futtermischwagen mit den zulassungsfreien SAM ausgehen müssen, selbst wenn sie nicht nachträglich umgeschlüsselt 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.

km/h - Schild	TÜV	Steuer-		Versicherungs-		Fahrerlaubnis
		pflichtig	frei	pflichtig	frei	
§ 58 III Nr. 1			§ 3 Nr. 1		§ 2 Nr. 6 a)	ohne § 4 I Nr. 3
§ 58 III Nr. 1			§ 3 Nr. 1		§ 2 Nr. 6 b)	Klasse L
§ 58 III Nr. 1	§ 29 I		§ 3 Nr. 1	§ 1		Klasse L
§ 58 III Nr. 1	§ 29 I	§ 1		§ 1		Klasse T
§ 58 III Nr. 1	§ 29 I	§ 1		§ 1		zGM – abhängig
<b>FZV</b>	<b>StVZO</b>	<b>KraftStG</b>		<b>PfIVG</b>		<b>FeV</b>

1. Amtl. Begr. (BR-Drs 408/2017, 22 vom 23.5.2017) zur 2. ÄndVO-FZV [...] vom 31.7.2017 (BGBl. I, 3090). Die Verordnung tritt am 01.01.2018 in Kraft.
2. Amtl. Begr. (BR-Drs. 245/12) zur 7. ÄndVO-FeV vom 26.06.2012 (BGBl. I, 1394); Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2016, Rn. 56f. zu § 6 FeV; Huppertz, Futtermischwagen, SVR 2012, 370
3. Thomsen, Selbstfahrende Futtermischwagen kommen, Landpost vom 29.11.2009, S. 37
4. Karneth/Koehl, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht, Losebl. (Stand: 1/2017), FZV § 2 Rn. 10
5. 2. ÄndVO-FZV [...] vom 31.7.2017 (BGBl. I, 3090). Die Verordnung tritt am 01.01.2018 in Kraft.
6. Amt. Begr. (BR-Drs. 408/2017) zur 2. ÄndVO-FZV [...] vom 31.07.2017 (BGBl. I, 3090)
7. Richtlinie des BMV (Hrsg.) zur Zulassungsbescheinigung Teil I und II vom 29.11.2016 (VklBl. 2016, 803)
8. Leitfaden des KBA (Hrsg.) zur Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung Teil I und II, S. 23
9. Richtlinie des BMV (Hrsg.) zur Zulassungsbescheinigung Teil I und II vom 29.11.2016 (VklBl. 2016, 803), S. 3
10. Dauer, Wann ist ein Fahrzeug zugelassen?, NZV 2007, 442
11. Hentschel/König/Dauer, a.a.O. [Fn. 3], Rn. 10 zu § 6 FZV
12. Durchgängiger Hinweis von Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl. 1961, Rn. 5 zu § 18 StVZO bis Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, Rn. 9 zu § 18 StVZO
13. StVZO i.d.F. vom 13.11.1937 (RGBl. I, 1215)
14. StVZO i.d.F. vom 24.08.1953 (BGBl. I, 1166)
15. MüKo-StVR/Kretschmer, 1. Aufl. 2016, Rn. 14 zu § 6 PflVG („vermeintlich geringeres Gefährdungspotenzial“); MüKo-StVR/Rolfs/Binz, Rn. 4 zu § 2 PflVG („das geringe Risiko des Fahrzeugs“)
16. BFH, Urteil vom 18.04.2012 Az.: II R 32/10, Rn. 9 (juris); Strodthoff, KraftStG, Rn. 25 zu § 1 KraftStG
17. Floegel/Hartung, a.a.O. [Fn. 12], Rn. 8 zu § 18 StVZO
18. BFH, Beschluss vom 20.12.2010 Az.: II B 42/10 (juris); Strodthoff, a.a.O., Rn. 27 zu § 1 KraftStG
19. Roos/Krause, Das 6 km/h-Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum, DAR 1989, 97; Rodewald, Das 6 km/h-Fahrzeug und die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit als Wirkvorschrift, DAR 1999, 104
20. BGH NZV 1997, 390; Brötel, Haftungsausschluss für langsam fahrende Fahrzeuge, NZV 1997, 381 (383)
21. OVG Münster NZV 1995, 413; BayObLG VRS 59, 390; OVG Lüneburg DÖV 1999, 655; OLG Brandenburg NZV 2002, 146; a.A. Rodewald, a.a.O. (Fn. 19)
22. OVG Münster NZV 1995, 413 (= NWVBl 1996, 72; VRS 90, 237; DAR 1995, 460); BayObLG DAR 1980, 376 = VRS 59, 390; OVG Lüneburg DÖV 1999, 655; AG Eisenhüttenstadt NStZ-RR 2001, 280 = NStZ 2001, 382; OLG Brandenburg NZV 2002, 146
23. Rodewald a.a.O. (Fn. 12), S. 106; Hentschel NJW 2002, 727
24. Eine Übersicht liefern Braun/Damm/Konitzer, StVZO, Losebl. (Stand: 2016), Rn. 6 zu § 30a StVZO; AG Eisenhüttenstadt NStZ-RR 2001, 280 = NStZ 2001, 382: Im entschiedenen Fall war ein Pkw auf 25 km/h gedrosselt worden und konnte so fahrerlaubnisfrei als Krankenfahrstuhl eingesetzt werden. Die Änderungen waren im Fahrzeugschein eingetragen. Dennoch erkannte das Gericht diese Änderungen nicht an (s. hierzu: PVT 1999, 151).
25. KBA (Hrsg.), Stand: 11/2016