

BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2025 37 vom 10. November 2025

BE Verwaltungsgericht, 2025-11-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_100_2025_37

FR: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2025 37 du 10 novembre 2025

IT: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2025 37 del 10 novembre 2025

Regeste

Entzug Kollektivfahrzeugausweis und Händlerschilder (Entscheid der Sicherheitsdirektion des Kantons Bern vom 20. Januar 2025; 2024.SIDGS.601) | Verkehr

Erwägungen

E. 1.1

Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig. Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Die Bestimmungen über Form und Frist sind mit der Beschwerdeergänzung vom 18. Februar 2025 eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 1.2

Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG).

E. 2

Umstritten ist der Entzug des Kollektiv-Fahrzeugausweises sowie der dazugehörigen Händlerschilder C._____.U für Motorwagen.

E. 2.1

Motorfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern in Verkehr gebracht werden (Art. 10 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Ausweise und Kontrollschilder, inbegriffen kurzfristig gültige für geprüfte oder nicht geprüfte Motorfahrzeuge und Anhänger sowie für Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes (Art. 25 Abs. 2 Bst. d SVG). Unter anderem gestützt auf diese Vorschrift hat er die Abgabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen und Händlerschildern in den Art. 22 ff. und

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 4 im Anhang 4 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV; SR 741.31) geregelt.

E. 2.2

Nach dem System des SVG und der VVV beziehen sich der Fahrzeugausweis und das entsprechende Kontrollschild grundsätzlich auf ein bestimmtes, amtlich geprüftes und

zugelassenes Fahrzeug. Durch die Abgabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen mit Händlerschildern wird dieser Grundsatz durchbrochen, indem ausnahmsweise auf die individuelle Immatrikulation des betreffenden Fahrzeugs verzichtet wird. Dies ermöglicht bestimmten Personen und Unternehmungen unter gewissen Voraussetzungen, auch ungeprüfte Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr zu benützen, wobei die Fahrzeuge betriebssicher sein und in der Regel den Vorschriften entsprechen müssen (Art. 24 Abs. 1 VVV). Um die allgemeine Betriebsgefahr, die mit solchen Fahrzeugen entstehen kann, nicht unnötig zu erhöhen, dürfen Händlerschilder nur für die in Art. 24 VVV abschliessend aufgezählten Zwecke verwendet werden. Das Erteilen des Kollektiv-Fahrzeugausweises und Aushängen der entsprechenden Händlerschilder hat in diesem Sinn zurückhaltend zu erfolgen (BGE 120 Ib 317 E. 5d; BGer 1C_260/2023 vom 30.11.2023 E. 3.1).

E. 2.3

Gemäss Art. 23 Abs. 1 VVV werden Kollektiv-Fahrzeugausweise an Betriebe abgegeben, welche die im Anhang 4 der Verordnung aufgeführten Voraussetzungen erfüllen sowie über die für die Art des Betriebs erforderlichen Bewilligungen verfügen, Gewähr für die einwandfreie Verwendung des Ausweises bieten und, soweit es sich um Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes handelt, die in Art. 71 Abs. 2 SVG vorgeschriebene Versicherung abgeschlossen haben. Diese Anforderungen gelten kumulativ (BGer 1C_567/2018 vom 22.7.2019 E. 4.2). Die kantonale Behörde kann zugunsten der Bewerberin bzw. des Bewerbers oder der Inhaberin bzw. des Inhabers ausnahmsweise von den Voraussetzungen des Anhangs 4 abweichen, wenn die Gesamtbeurteilung des Betriebs ergibt, dass die Händlerschilder ohne Gefahr für die Verkehrssicherheit und die Umwelt abgegeben werden können (Art. 23 Abs. 2 VVV). Sind die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt, sind die Kollektiv-Fahrzeugausweise – und die dazugehörigen Händlerschilder (vgl. BGer 1C_567/2018 vom 22.7.2019 E. 5.5) – zu entziehen (Art. 23a Abs. 1 VVV; vgl. auch Art. 16 Abs. 1 SVG).

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 5 Anhang 4 VVV nennt für verschiedene Arten von Betrieben die jeweiligen Mindestanforderungen an die Fachkenntnisse und Erfahrungen der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers oder einer anderen im Betrieb verantwortlichen Person und an den Umfang des Betriebs sowie dessen Räumlichkeiten und Einrichtungen. Zu den betreffenden Betrieben zählen insbesondere Fahrzeughandelsbetriebe (Ziff. 3) sowie Reparaturwerkstätten für leichte Motorwagen und ähnliche Fahrzeuge (Ziff. 4). Das Erteilen eines Kollektiv-Fahrzeugausweises an Fahrzeughandelsbetriebe setzt unter anderem voraus, dass pro Jahr z.B. mindestens 40 leichte Motorwagen verkauft werden (Ziff. 3.21). Für Reparaturwerkstätten wird vorausgesetzt, dass pro Jahr an mindestens 50 Fahrzeugen entgeltliche Reparaturarbeiten ausgeführt werden, die Probe- oder Überführungsfahrten notwendig machen (Ziff. 4.21).

E. 3

Zur Ausgangslage ergibt sich aus den Akten Folgendes:

E. 3.1

Der heute 72-jährige Beschwerdeführer (Jg. 1953) führt gemäss seinen Angaben seit 1995 eine eigene Garage, zunächst am ...weg und ab 1997 an der ...strasse in D.; seit diesem Zeitpunkt ist er im Besitz eines Kollektiv-Fahrzeugausweises mit Händlerschildern

(C.U; Akten SVSA pag. 29). Seit 2006 betreibt er eine Werkstatt und einen Autohof an der ...strasse in D., wo er auch wohnt. Im Sommer 2020 und Winter 2022 war er unfall- bzw. krankheitsbedingt mehrere Monate arbeits- unfähig (Handoperation, Herzinfarkt; Akten SVSA pag. 60 und 65). Das SVSA überprüft periodisch, ob die Voraussetzungen für die Abgabe eines Kollektiv-Fahrzeugausweises noch vorliegen. Es hat dem Beschwerdeführer zu diesem Zweck am 7. März 2024 einen Fragebogen zugestellt. Darin gab der Beschwerdeführer an, dass er in den letzten zwölf Monaten 20 Fahr- zeuge repariert und 25 verkauft habe und für die kommenden zwölf Monate 30 Reparaturen und 25 Verkäufe erwarte (Akten SVSA pag. 61 Rückseite). Gestützt auf diese Angaben stellte das SVSA fest, dass der Beschwerdefüh- rer neben einer Reparaturwerkstätte auch einen Fahrzeughandel für leichte Motorwagen betreibt. Es kam zum Schluss, dass der Beschwerdeführer die Mindestvoraussetzungen für beide Betriebsarten nach Anhang 4 VVV (Ziff. 3

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 6 und 4) nicht erfüllt und verfügte den Entzug und die Rückgabe des Kollektiv-Fahrzeugausweises sowie der Händlerschilder (Verfügung und Einspra- cheentscheid, Akten SVSA pag. 63 und 70).

E. 3.2

Der Beschwerdeführer reichte im vorinstanzlichen Verfahren ver- schiedene neue Unterlagen ein. Die Vorinstanz hat sämtliche Rechnungs- bzw. Quittungsbelege mit klaren Angaben (insb. Datum) über Reparaturen und Verkäufe im Zeitraum von April 2023 bis November 2024 in einer Über- sichtstabelle zusammengestellt (vgl. angefochtener Entscheid E. 2.5). Ge- stützt darauf hat sie festgestellt, dass der Beschwerdeführer im gesamten Zeitraum 13 Reparaturen und 53 Verkäufe belegen konnte (angefochtener Entscheid E. 2.6). Dabei hat die Vorinstanz nur die «Radwechsel»-Repara- turen nicht berücksichtigt, zugunsten des Beschwerdeführers alle anderen aber schon, obwohl fraglich ist, ob in allen anderen Fällen Probefahrten nötig waren. In den letzten zwölf Monaten vor dem angefochtenen Entscheid (De- zember 2023 bis November 2024) hat der Beschwerdeführer 3 Reparaturen und 36 Verkäufe nachweisen können (vgl. angefochtener Entscheid E. 2.5 f.). Ein Jahr vor dem Einspracheentscheid des SVSA (September 2023 bis August 2024) waren es 4 Reparaturen und 29 Verkäufe bzw. ein Jahr vor der Verfügung des SVSA (Juli 2023 bis Juni 2024) 6 Reparaturen und 30 Verkäufe (vgl. Übersichtstabelle). Der Beschwerdeführer bestreitet die in der Übersichtstabelle dargestellten Zahlen vor Verwaltungsgericht nicht. Sie stimmen mit den von ihm eingereichten Unterlagen überein und auf sie ist abzustellen.

E. 3.3

Die Vorinstanz hat wie das SVSA dafürgehalten, dass die Mindest- voraussetzungen sowohl für die Betriebsart als Reparaturwerkstätte als auch für den Fahrzeughandel für leichte Motowagen nicht erfüllt bzw. nicht nach- gewiesen seien. Dafür würden auch die Angaben des Beschwerdeführers im Fragebogen sprechen, worin er selbst davon ausgegangen sei, die Mindest- zahlen im Folgejahr nicht zu erfüllen. Auch habe er wohl unter Druck des drohenden Entzugs innerhalb weniger Tagen mehrere Fahrzeuge ab Platz für den Export verkauft (vgl. Übersichtstabelle, 26./27.6.2024). Eine nachhal- tige Erhöhung der Verkaufszahlen sei jedoch nicht erkennbar. Der Ausweis und die Schilder seien daher zu entziehen (angefochtener Entscheid E. 2.6). – Der Beschwerdeführer

bestreitet zusammengefasst nicht, dass er

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 7 die Mindestzahlen an Reparaturen und Verkäufe nicht erfüllt. Der Grund liege in seinem krankheitsbedingten Ausfall. Er habe die Geschäftstätigkeit aber wieder aufgenommen und werde die Voraussetzungen bald wieder erfüllen.

E. 3.4

Mit Blick auf die dargestellten Zahlen erfüllt der Beschwerdeführer die Mindestanforderungen an Anzahl Reparaturen (mind. 50 pro Jahr) klar nicht, und diejenigen an Verkäufen (mind. 40 pro Jahr) knapp nicht. Hinsichtlich der Verkaufszahlen hat die Vorinstanz zutreffend darauf hingewiesen, dass der Beschwerdeführer an den beiden Tagen vom 26./27. Juni 2024 insgesamt 19 Fahrzeuge verkauft hat, was bei weitem überdurchschnittlich ist. Diese hohen Verkaufszahlen fallen in sämtliche Beurteilungszeiträume (vorne E. 3.2) und vermitteln ein unzutreffendes Gesamtbild über den Betrieb des Beschwerdeführers. Nach dem Ausgeführten ist die Vorinstanz zu Recht davon ausgegangen, dass der Beschwerdeführer die Mindestanforderungen an Reparaturen und Verkäufen verfehlt, was er auch nicht bestreitet. Das gilt im Übrigen auch über den gesamten Betriebsumfang unter Berücksichtigung beider Betriebsarten betrachtet (39 Reparaturen und Verkäufe im Beurteilungszeitraum vor dem vorinstanzlichen Entscheid bzw. 33/36 im Beurteilungszeitraum vor Einspracheentscheid/Verfügung; vgl. Anhang 4 Ziff. 20 VVV).

E. 4

Zu prüfen bleibt, ob die Vorinstanz dem Beschwerdeführer seinen Kollektiv-Fahrzeugausweis gestützt auf Art. 23 Abs. 2 VVV hätte belassen müssen.

E. 4.1

Art. 23 Abs. 2 VVV räumt den kantonalen Behörden die Möglichkeit ein, von den bundesrechtlichen Erteilungsvoraussetzungen abzuweichen, sofern dies eine Gesamtbeurteilung des Unternehmens rechtfertigt (vgl. vorne E. 2.3). Die betrieblichen Voraussetzungen zur Abgabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen waren früher in Richtlinien umschrieben und sind seit dem 1. August 1992 im Anhang 4 der VVV geregelt (vgl. VGE 18780 vom 9.3.1993 E. 3). Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) hat dazu Weisungen und Erläuterungen vom 5. August 1994 erlassen (ein-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 8 sehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Dokumentation/Gesetzgebung/Dokumente betreffend Strassenverkehr/Weisungen»). Im Einzelfall angewendet erwiesen sich einige Vorschriften als «zu schematisch und zu starr» (so Begleitschreiben EJPD zu den Weisungen), weshalb die Ausnahmebestimmung mit der Änderung vom 11. April 2001 (AS 2001 1383) in Art. 23 Abs. 2 VVV neu aufgenommen wurde (in Kraft seit 1.6.2001). Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wurde diese Möglichkeit geschaffen, um kleineren und mittleren Unternehmen im Autogewerbe und Taxiwesen das wirtschaftliche Fortkommen zu erleichtern (vgl. BGer 1C_72/2007 vom 29.8.2007 E. 6). Seit der Verordnungsänderung von 2001 soll den Minimalanforderungen in Anhang 4 VVV (nur) noch die Bedeutung von Richtlinien zukommen und verfügen die kantonalen Behörden über einen grossen Ermessensspielraum (vgl. BGer 1C_260/2023 vom 30.11.2023 E. 3.1.2, 1C_608/2021 vom 19.1.2022 E. 3.1.3 mit Hinweisen; vgl. zur Ent-

stehungsgeschichte der Ausnahmebestimmung auch VGer AG WBE.2023.219 vom 25.10.2023 E. 3.6.3).

E. 4.2

Die Vorinstanz hat beim SVSA eine Stellungnahme zur Ausnahme- praxis nach Art. 23 Abs. 2 VVV eingeholt. Danach belässt das SVSA die Händlerschilder namentlich befristet für ein Jahr, wenn bei einem Einmann- betrieb der Inhaber oder die Inhaberin nachweist, dass er oder sie in den letzten zwölf Monaten aus gesundheitlichen Gründen längere Zeit nicht ar- beiten konnte (Stellungnahme vom 15.11.2024, Akten SID pag. 31). Die Vorinstanz hat erwogen, der Beschwerdeführer könne sich nicht mit Erfolg auf diese Ausnahme berufen. Er habe weder einen längeren Arbeitsausfall nach dem Herzinfarkt mit einem Arztzeugnis belegt noch für das Jahr 2024 gesundheitliche Probleme geltend gemacht. Es sei weder ersichtlich noch dargetan, inwiefern das SVSA das ihm zustehende Ermessen pflichtwidrig ausgeübt haben soll (angefochtener Entscheid E. 3.3).

E. 4.3

Der Beschwerdeführer bringt vor, mit Blick auf seine gesundheitliche Situation (vgl. Arztzeugnis act. 4A) und aus Gründen der Verhältnismässig- keit sei ausnahmsweise von einem Entzug abzusehen. Die Händlerschilder seien für den wirtschaftlichen Fortbestand seines langjährigen Unterneh- mens sehr wichtig. Zudem sei die Nachfolgeregelung innerhalb der Familie bereits im Gang (vgl. Businessplan und Plan-Erfolgsrechnung, act. 1C und

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 9 4B). Dafür seien verschiedene neue Fahrzeuge angeschafft worden. Die Händlerschilder würden für den erfolgreichen Übergang des Betriebs eine unerlässliche Grundlage bilden.

E. 4.4

Die Vorinstanz überprüfte die Voraussetzungen im Zeitraum April 2023 bis November 2024 (vorne E. 3.2). Die vom Beschwerdeführer geltend gemachten gesundheitlichen Probleme liegen klar ausserhalb dieses Zeit- raums (Handoperation 2020 und Herzinfarkt Ende 2022; vgl. vorne E. 3.1). Gemäss der vor Verwaltungsgericht eingereichten ärztlichen Bestätigung vom 28. Januar 2025 war der Beschwerdeführer nur von Mitte November bis Mitte Dezember 2022 krankheitsbedingt arbeitsunfähig und konnte ab die- sem Zeitpunkt wieder normal arbeiten. Dies korrespondiert mit den Angaben im Arztbericht einer kardiologischen Arztpraxis vom März 2023, wonach der Beschwerdeführer nach einem Herzinfarkt im November 2022 subjektiv komplett beschwerdefrei ist und auch aus kardiologischer Sicht eine normale Leistungsfähigkeit aufweist (act. 4A). Daneben erwähnt der Bericht Diabetes und Bluthockdruck, die beide medikamentös behandelt werden, sich aber nicht auf die Arbeitsfähigkeit des Beschwerdeführers auswirken; er macht dies auch nicht geltend. Mit Blick darauf, dass der Beschwerdeführer ab Mitte Dezember 2022 seine berufliche Tätigkeit wieder aufgenommen hat, ist nicht zu beanstanden, dass das SVSA bereits im Zeitpunkt seiner Verfügung (Juli 2024) und entsprechend seiner Praxis (vorne E. 4.2) den Arbeitsausfall von November bis Dezember 2022 nicht zugunsten des Beschwerdeführers berücksichtigt hat. Er musste auch in späteren Beurteilungsperioden nicht berücksichtigt werden. Obwohl der Beschwerdeführer aus gesundheitlicher Sicht voll arbeitsfähig war, verfehlte er in sämtlichen Beurteilungsperioden die in Anhang 4 der VVV festgelegten Mindestzahlen für Reparatur und Fahr- zeughandel und lässt sich auch kein Trend hin zu einer Erhöhung der Repa- ratur- und Verkaufszahlen ausmachen. Ohnehin

dient der Kollektiv-Fahrzeugausweis in erster Linie dazu, geprüfte oder nicht geprüfte, aber betriebs-sichere Fahrzeuge zu bewegen (vgl. vorne E. 2.2). Aus den aktenkundigen Quittungen (Akten SID 7A1) ergibt sich, dass der Beschwerdeführer seine Fahrzeuge «ab Platz» (von einzelnen Ausnahmen abgesehen) an Händlerinnen und Händler verkauft, welche die Fahrzeuge exportieren. Eine (allfällige notwendige) Instandstellung, gegebenenfalls mit Fahrzeugprüfung, wozu der Beschwerdeführer die Händlerschilder braucht, ist nicht vorgesehen.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 10 Aufgrund der Vereinbarung «ab Platz» ist davon auszugehen, dass die Autos abgeholt werden und der Beschwerdeführer keine Händlerschilder benötigt, um die verkauften Fahrzeuge zur Käuferschaft zu bewegen. Soweit die Exportfahrzeuge nicht mehr betriebs-sicher sind, dürfen sie auch mit Händlerschildern nicht bewegt werden (vorne E. 2.2). Mit den drei bis sechs Fahrzeugreparaturen pro Jahr, bei denen der Beschwerdeführer allenfalls auf die Händlerschilder angewiesen sein könnte (vorne E. 3.2), lässt sich keine Reparaturwerkstätte wirtschaftlich betreiben. Dem Beschwerdeführer musste der Kollektiv-Fahrzeugausweis und die Händlerschilder auch nicht unter dem Gesichtswinkel des wirtschaftlichen Fortkommens belassen werden (vorne E. 4.1). Hinzu kommt, dass der Beschwerdeführer vor Verwaltungsgericht betont, dass die Nachfolgeregelung im Gang ist. Gemäss dem eingereichten Businessplan soll sich das Unternehmen auf den An- und Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen im Preissegment zwischen Fr. 30'000.-- und 150'000.-- spezialisieren (act. 1C und 4B). Fahrzeugreparaturen entfallen künftig. Verglichen mit den (aktenkundigen) Autoverkäufen zu Exportzwecken zu sehr tiefen Preisen von in der Regel wenigen hundert Franken pro Auto stellt dies eine Neuausrichtung dar (Ausbau Autohandel in höherem Preissegment). Folglich benötigt der Beschwerdeführer den Kollektiv-Fahrzeugausweis nicht mehr für das Weiterführen des Geschäfts nach bisherigem Konzept. Für das neue Konzept rechnet der Beschwerdeführer im ersten Jahr (Startjahr) mit einem Verkauf von 100-150 Fahrzeugen bei einem durchschnittlichen Verkaufspreis von Fr. 15'000-20'000.--. Als Beleg reicht er sieben Rechnungen von Dezember 2024/Januar 2025 über Autokäufe zu Preisen zwischen rund Fr. 21'000.-- bis Euro 117'000.-- ein (act. 1C und 4B). Dies allein genügt für den Nachweis des Fahrzeughandels noch nicht. Insbesondere belegt der Beschwerdeführer damit keine Verkäufe. Verläuft das neu konzipierte Geschäft aber plangemäss, wird es dem Beschwerdeführer möglich sein, den Nachweis von 40 verkauften Fahrzeugen zu erbringen und wieder einen Kollektiv-Fahrzeugausweis zu beantragen, zumal die Voraussetzungen von Anhang 4 Ziff. 3.1 VVV sowie betreffend Räumlichkeiten und Betriebseinrichtungen (vgl. vorne E. 2.3) erfüllt zu sein scheinen (vgl. dazu Verfügung SVSA vom 2.7.2024, Akten SVSA pag. 63).

E. 4.5

Eventuell beantragt der Beschwerdeführer, der Kollektiv-Fahrzeugausweis sei ihm befristet unter Auflagen zu belassen (vorne Bst. C). – Nach

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 11 dem Ausgeführten benötigt der Beschwerdeführer für das bisherige Verkaufskonzept keinen Kollektiv-Fahrzeugausweis und erweist sich eine befristete Weiterbelassung dafür nicht notwendig. Im Übrigen legt er auch nicht dar, welche Auflagen konkret bestimmt werden sollten. Ohnehin ist eine Neuausrichtung des Betriebs im Gang. Es steht dem Beschwerdeführer oder einem Nachfolger jederzeit frei, ein neues Gesuch um Erteilung

eines Kollektiv- Fahrzeugausweises zu stellen (vgl. auch BGer 1C_260/2023 vom 30.11.2023 E. 4 a.E.).

E. 4.6

Zusammengefasst ist die Vorinstanz zu Recht davon ausgegangen, dass der Beschwerdeführer die Voraussetzungen für die Erteilung des Kollektiv-Fahrzeugausweises nicht mehr erfüllt und er sich überdies nicht auf Gründe berufen kann, die ein ausnahmsweises Belassen des Ausweises rechtfertigen würden. Diese Beurteilung ist auch mit Blick auf die vor Verwaltungsgericht neu ins Recht gelegten Beweismittel nicht zu beanstanden. Der Entzug des Kollektiv-Fahrzeugausweises und der dazugehörigen Händler- schilder erweist sich als rechtmässig. Die vom SVSA angeordnete Frist vom 15. Oktober 2024 ist zwischenzeitlich abgelaufen. Die Vorinstanz hat ihrer- seits keine neue Frist angesetzt. Es bleibt dem SVSA überlassen, dies zu tun.

E. 5.1

Nach dem Ausgeführten hält der angefochtene Entscheid der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 5.2

Bei diesem Prozessausgang hat der unterliegende Beschwerdefüh- rer die Kosten für das verwaltungsgerichtliche Verfahren zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 10.11.2025, Nr. 100.2025.37U, Seite 12 Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen. 2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'500.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt und dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe entnom- men. 3. Es werden keine Parteikosten gesprochen. 4. Zu eröffnen: - Beschwerdeführer - Sicherheitsdirektion des Kantons Bern - Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern (ad E. 4.6) - Bundesamt für Strassen Der Abteilungspräsident: Die Gerichtsschreiberin: Rechtsmittelbelehrung Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundes- gericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.