Urteilskopf

120 Ib 317

45. Auszug aus dem Urteil der II. öffentlichrechtlichen Abteilung vom 4. November 1994 i.S. X. gegen Polizeidirektion des Kantons Bern und Verwaltungsgericht des Kantons Bern (Verwaltungsgerichtsbeschwerde)
Regeste (de):
Entzug eines Kollektiv-Fahrzeugausweises (Art. 23a Abs. 1 in Verbindung mit Art. 23 und Anhang 4 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 in der Fassung vom 1. Juli 1992 (nVVV).

Zur Handhabung der Übergangsregelung (E. 2).

Voraussetzungen für die Erteilung und den Entzug von Kollektiv-Fahrzeugausweisen (E. 3). Es ist willkürlich und rechtsungleich, von einem auf die Revision und Reparatur von Motoren spezialisierten Zylinderschleifwerk zu verlangen, dass es über sämtliche Einrichtungen einer allgemeinen Reparaturwerkstätte verfüge, wenn vergleichbare andere spezialisierte Betriebe lediglich im Besitz der für ihre spezifische Funktion erforderlichen Einrichtungen sein müssen (E. 4 u. 5). Mögliche Wege zur Behebung der Verfassungswidrigkeit der geltenden Verordnungsregelung (E. 6b).

Regeste (fr):
Retrait d'un permis de circulation collectif (art. 23a al. 1 en relation avec l'art. 23 et l'annexe 4 de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules dans sa teneur du 1er juillet 1992 (nOAV).

Sur l'application des dispositions transitoires (consid. 2).

Conditions de la délivrance et du retrait d'un permis de circulation collectif (consid. 3). Il est arbitraire et contraire à l'égalité de traitement d'exiger d'une entreprise de polissage de cylindres spécialisée dans la révision et la réparation de moteurs qu'elle dispose de toutes les installations d'un atelier de réparation généraliste, alors que d'autres exploitations spécialisées comparables doivent simplement être en possession des installations nécessaires à leur activité spécifique (consid. 4 et 5). Moyens possibles pour supprimer l'inconstitutionnalité de l'ordonnance en vigueur (consid. 6b).

Regesto (it):
Ritiro della licenza di circolazione collettiva (art. 23a cpv. 1 combinato con l'art. 23 e l'allegato 4 dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli, del 20 novembre 1959, nella versione in vigore dal 1o luglio 1992 (OAV vigente).

Circa l'applicazione delle disposizioni transitorie (consid. 2).

Presupposti per il rilascio e il ritiro della licenza di circolazione collettiva (consid. 3). È arbitrario e lesivo del principio della parità di trattamento esigere da una ditta di lucidatura di cilindri, specializzata nella revisione e nella riparazione di motori, che disponga di tutte le installazioni di una normale officina di riparazioni, mentre altre ditte specializzate dello stesso genere devono solo avere le installazioni necessarie alla loro specifica attività (consid. 4 e 5). Mezzi a disposizione per sopprimere l'incostituzionalità dell'ordinanza in vigore (consid. 6b).

Sachverhalt ab Seite 318

BGE 120 Ib 317 S. 318

X. ist Inhaber eines Zylinderschleifwerks in Y. Der Betrieb ist auf die Revision und Reparatur von Auto- und Motorradmotoren (Benzin- und Dieselmotoren) spezialisiert. Am 21. Januar 1991 entzog das Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt des Kantons Bern X. die Kollektiv-Fahrzeugausweise BE 0000-U sowie BE 111-U und die dazugehörenden Händlerschilder für Motorwagen und Motorräder. Dieser Entscheid wurde nach Einsprache am 5. August 1991 von der Abteilung Recht des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes bestätigt. Die Polizeidirektion des Kantons Bern hiess die hiergegen erhobene Beschwerde am 15. Juli 1992 teilweise gut. Der Kollektiv-Fahrzeugausweis BE 0000-U wurde dem Beschwerdeführer - auf Fahrten mit Dieselfahrzeugen beschränkt - belassen; im übrigen wurde die Beschwerde abgewiesen. Die Polizeidirektion ging davon aus, dass X. die Voraussetzungen für die Belassung des Kollektiv-Fahrzeugausweises als Dieselspezialist erfülle, aber nicht über die zur Prüfung von Benzinmotoren und Motorrädern zusätzlich erforderlichen Einrichtungen verfüge.

BGE 120 Ib 317 S. 319

Das Verwaltungsgericht des Kantons Bern bestätigte am 17. November 1992 auf Beschwerde hin diesen Entscheid, soweit es darauf eintrat. X. führt am 18. Dezember 1992 beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde, welcher vom Abteilungspräsidenten aufschiebende Wirkung zuerkannt wurde. Das Bundesgericht heisst die Beschwerde gut und hebt die Entscheide des Verwaltungsgerichts, der Polizeidirektion sowie des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes auf.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

2. a) Nach Art. 25 Abs. 2 lit. d des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SVG; SR 741.01) erlässt der Bundesrat Vorschriften über Ausweise und Kontrollschilder, inbegriffen kurzfristig gültige für geprüfte oder nichtgeprüfte Motorfahrzeuge und Anhänger sowie für Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes. Gestützt unter anderem auf diese Vorschrift hat der Bundesrat die Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV; SR 741.31) erlassen. Diese regelt in den Art. 22 - 26 die Abgabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen und Händlerschildern. Die betreffenden Bestimmungen wurden durch die am 11. Mai 1978 erlassenen Richtlinien 4 der Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen (im folgenden: Richtlinien 4) näher präzisiert. Am 1. Juli 1992 ist die Verkehrsversicherungsverordnung teilweise geändert worden; die revidierte Verordnung (nVVV) ist am 1. August 1992 in Kraft getreten. Ziel der Revision war unter anderem die Verschärfung der persönlichen und sachlichen Voraussetzungen für die Erteilung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen mit Händlerschildern; diese ergeben sich nicht mehr aus Richtlinien, sondern werden abschliessend in Anhang 4 nVVV aufgezählt. Art. 23a Abs. 1 nVVV bestimmt, dass Kollektiv-Fahrzeugausweise zu entziehen sind, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind. Absatz 1 der Übergangsbestimmungen der revidierten Verkehrsversicherungsverordnung räumt jedoch Inhabern von nach bisherigem Recht erteilten Kollektiv-Fahrzeugausweisen eine Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung ein, um die neuen Voraussetzungen zu erfüllen. b) Die Rechtmässigkeit eines angefochtenen Verwaltungsaktes ist grundsätzlich nach der Rechtslage zur Zeit seines Erlasses zu beurteilen. Eine Ausnahme ist dann zu machen, wenn zwingende Gründe dafür bestehen,

dass das neue Recht sogleich anzuwenden ist (BGE 112 Ib 39 E. 1c S. 42). Das Verwaltungsgericht hat aus Absatz 1 der bereits genannten Übergangsbestimmung geschlossen, dass den revidierten Vorschriften keine hohe Dringlichkeit im Sinne dieser Rechtsprechung zukomme und der Beschwerdeführer wie alle anderen Betroffenen in den Genuss der zweijährigen Übergangsfrist kommen müsse, so dass die Beschwerde nach altem Recht zu beurteilen sei. Hiervon ist auch das Bundesgericht in einem nicht veröffentlichten Entscheid vom 21. März 1994 i.S. L. ausgegangen. Inzwischen ist allerdings die zweijährige Übergangsfrist abgelaufen. Diese ist dem Beschwerdeführer vollständig zugute gekommen, da er seine nach altem Recht erteilten Kollektiv-Fahrzeugausweise dank der aufschiebenden Wirkung seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde bis heute behalten und benutzen durfte. Ab dem 1. August 1994 sind altrechtliche Kollektiv-Fahrzeugausweise gemäss Art. 23a Abs. 1 nVVV zu entziehen, wenn die nach neuem Recht erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr vorliegen. Dies rechtfertigt es im vorliegenden Fall, die Beschwerde nach neuem, revidiertem Recht zu beurteilen. Würde das Bundesgericht die vorliegende Beschwerde auch jetzt noch nach altem Recht beurteilen, könnte dem Beschwerdeführer sofort nach Ergehen des bundesgerichtlichen Entscheids der Kollektiv-Fahrzeugausweis in Anwendung des neuen Rechts entzogen werden, so dass der Rechtsstreit von neuem aufzurollen wäre.

3. a) Art. 23a Abs. 1 nVVV bestimmt:
"Kollektiv-Fahrzeugausweise sind zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind." Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts (vgl. BGE 106 Ib 252 E. 2b S. 255) begründet der Kollektiv-Fahrzeugausweis keine subjektiven Rechte. Auch dem Umstand, dass von der Bewilligung bereits Gebrauch gemacht worden ist, kommt keine entscheidende Bedeutung zu, weil mit dieser Bewilligung eine dauernde Tätigkeit gestattet wird. Dem öffentlichen Interesse an der gleichmässigen Anwendung und rechtsgleichen Durchsetzung des objektiven Rechts kommt der Vorrang vor dem Interesse der bisherigen Inhaber an der Weiterbelassung des Kollektiv-Fahrzeugausweises zu. b) Die Voraussetzungen der Erteilung, auf die Art. 23a Abs. 1 nVVV Bezug nimmt, ergeben sich aus Art. 23 nVVV. Dieser lautet:

"Kollektiv-Fahrzeugausweise werden abgegeben an Betriebe, welche die im Anhang 4 aufgeführten Voraussetzungen erfüllen, und: a. über die für die Art des Betriebes erforderlichen Bewilligungen verfügen; b. Gewähr für eine einwandfreie Verwendung des Kollektiv-Fahrzeugausweises bieten und c. soweit es sich um Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes handelt, die in Artikel 71 Abs. 2 SVG vorgeschriebene Versicherung abgeschlossen haben." Anhang 4 der Verordnung zählt jeweils für 20 verschiedene Betriebsarten die Mindestanforderungen an Fachkenntnisse und Erfahrungen des Gesuchstellers oder einer anderen im Betrieb verantwortlichen Person, Umfang des Betriebes, Räumlichkeiten und Betriebseinrichtungen auf. Art. 22 bis 26 nVVV in Verbindung mit Anhang 4 werden ergänzt durch Weisungen und Erläuterungen, die das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement am 2. Juli 1993 aufgrund von Art. 76a nVVV erlassen hat.

4. a) Anhang 4 nVVV enthält keine Rubrik für Zylinderschleifwerke, sondern nennt nur Reparaturwerkstätten für leichte Motorwagen (Ziff. 4), für schwere Motorwagen (Ziff. 5), für Motorräder/Kleinmotorräder (Ziff. 6) und für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge (Ziff. 7). Der Beschwerdeführer behauptet selbst nicht, im Besitz aller nach diesen Ziffern für die Reparatur von Wagen mit Benzinmotoren erforderlichen Betriebseinrichtungen zu sein. Bezüglich der Motorradreparatur wäre der Beschwerdeführer bereit, eine Lichteinstellwand zu errichten und ein Lichtprüfgerät anzuschaffen, falls die Erteilung des Kollektiv-Fahrzeugausweises für Motorräder lediglich davon abhänge. Im Entscheid könne eine entsprechende Auflage aufgenommen werden. b) In erster Linie macht der Beschwerdeführer geltend, ihm sei der Kollektiv-Fahrzeugausweis als Zylinderschleifwerkstätte zu erteilen: Er sei auf die Revision und Reparatur von Motoren spezialisiert und besitze alle hierfür

erforderlichen Räumlichkeiten und Betriebseinrichtungen. Seine Werkstätte sei damit ein Hilfsbetrieb des Motorfahrzeuggewerbes, vergleichbar einer Karosseriewerkstatt, einer Autospenglerei, einem Autospritzwerk oder einer Autosattlerei (vgl. Ziff. 9 - 12 Anhang 4 nVVV). Es sei realitätsfremd zu verlangen, dass er auch über Maschinen zur Montage von Pneus, über ein Radauswuchtgerät, ein Lenkgeometrie-Prüfgerät und ähnliche Geräte verfügen müsse, obwohl er keine allgemeine Reparaturwerkstätte betreibe, sondern ausschliesslich Motoren repariere.

BGE 120 Ib 317 S. 322

5. a) Das Verwaltungsgericht ist davon ausgegangen, Zylinderschleifwerke seien nicht als Hilfsbetriebe des Motorfahrzeuggewerbes in den Richtlinien bzw. Anhang 4 nVVV anerkannt. Dies habe zur Folge, dass dem Beschwerdeführer ein Kollektiv-Fahrzeugausweis für Fahrzeuge mit Benzinmotoren nur erteilt werden könne, wenn er die Voraussetzungen der allgemeinen Reparaturwerkstätte für Motorwagen erfülle. Solange der Beschwerdeführer jene Einrichtungen nicht besitze, die für die Kontrolle der Betriebssicherheit der Fahrzeuge erforderlich seien, bestehe während der Probefahrten bzw. der Überführung der Fahrzeuge zum Garagier keine Gewähr dafür, dass die Fahrzeuge den Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung entsprächen. b) Das Bundesgericht hat mehrfach zum Begriff der "erforderlichen Betriebseinrichtungen" nach Art. 23 Abs. 1 lit. b VVV a.F. Stellung genommen. Es hat diesen unbestimmten Rechtsbegriff unter Rückgriff auf Art. 29 SVG ausgelegt, wonach Strassenfahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsmässigem Zustand verkehren dürfen. Dass das Fahrzeug tatsächlich den Vorschriften entspreche und betriebssicher sei, werde in der Regel durch die amtliche Prüfung nach Art. 13 SVG sichergestellt. Ein Kollektiv-Fahrzeugausweis gebe seinem Inhaber das Recht, auch Fahrzeuge im Verkehr zu verwenden, welche nicht amtlich geprüft seien (Art. 25 Abs. 2 lit. d SVG; Art. 22 Abs. 3 VVV; vgl. jetzt Art. 24 nVVV). Der Dispens von der Prüfpflicht bedeute aber nicht, dass auch die generelle gesetzliche Verpflichtung, die einschlägigen Bau- und Ausrüstungsvorschriften einzuhalten, entfalle. Dies komme in der geltenden Regelung dadurch zum Ausdruck, dass der Kollektiv-Fahrzeugausweis nur an Personen und Unternehmungen abgegeben werde, welche die erforderlichen Fachkenntnisse und Einrichtungen besitzen, um selbst beurteilen zu können, ob das Fahrzeug den Vorschriften entspreche und betriebssicher sei (BGE 115 IV 144 E. 2b S. 146; vgl. jetzt Art. 24 Abs. 2 nVVV). Wer einen Kollektiv-Fahrzeugausweis benütze, müsse deshalb selbst oder durch eine im Betrieb tätige Person beurteilen können, ob das Fahrzeug den Vorschriften entspreche und betriebssicher sei. Das setze voraus, dass er auch die dazu notwendigen Werkzeuge und Geräte besitze (vgl. nicht veröffentlichte Urteile in Sachen H. vom 15. März 1991 E. 3a und b, in Sachen B. vom 25. November 1988, E. 2b und c; in Sachen G. vom 16. August 1982, E. 2a mit Hinweisen). c) Anhang 4 nVVV differenziert zwischen allgemeinen und spezialisierten Reparaturwerkstätten. Während erstere sämtliche für die Beurteilung der

BGE 120 Ib 317 S. 323

Betriebssicherheit eines Fahrzeugs erforderlichen Geräte selbst besitzen müssen, genügt es für letztere, dass sie über die für ihren Betrieb erforderlichen Einrichtungen verfügen. So werden beispielsweise bei einem Autospritzwerk lediglich Einrichtungen und Werkzeugsortiment für Autospritzwerke, Spritzkabine und Farbmischanlage verlangt (Ziff. 11.4); der Autosattler muss nur über Einrichtungen für Autosattlerei und ein vollständiges Sortiment von Sattlerwerkzeugen verfügen (Ziff. 12.4 Anhang 4 nVVV). Auch von den anderen spezialisierten Betrieben, deren Tätigkeit einen grösseren Einfluss auf die Betriebssicherheit des Fahrzeugs hat (z.B. Lenkgeometrie-Werkstätte, Diesel-Spezialwerkstätte, Bremsen-Spezialwerkstätte), werden nur die für ihre spezifische Funktion erforderlichen Einrichtungen verlangt (vgl. Ziff. 14 bis 17 Anhang 4 nVVV). Besonders aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang der Vergleich mit den Anforderungen an einen Dieselspezialisten nach Ziff. 16 Anhang 4 nVVV: Dieser muss über Einrichtungen und Werkzeugsortiment für Dieselpumpen-

reparaturen, über einen Pumpen- und Düsenprüfstand sowie über ein anerkanntes Abgasmessgerät verfügen, nicht aber über die für allgemeine Reparaturwerkstätten vorgeschriebenen Einrichtungen wie Lift oder Grube, Reifenmontiermaschine, Auswuchtmaschine, Lenkgeometrie-Prüfgerät, optisches Lichteinstellgerät usw. Dann aber ist nicht einzusehen, warum der Beschwerdeführer, der als Dieselspezialist anerkannt worden ist, über die gesamte Einrichtung einer Reparaturwerkstätte verfügen muss, wenn er nicht Diesel-, sondern Benzin- und Motorradmotoren revidiert bzw. repariert. Die Gefahr, dass die Fahrzeuge, mit denen er Probefahrten unternimmt, aus anderen als den Motor betreffenden Gründen betriebsunsicher sind, ist bei Benzinfahrzeugen nicht grösser als bei dieselgetriebenen. Anerkennt somit Anhang 4 nVVV eine gewisse Arbeitsteilung zwischen allgemeinen Reparaturwerkstätten und spezialisierten Betrieben in dem Sinne, dass letztere die Betriebsfähigkeit nur für ihren speziellen Bereich garantieren, dann muss dies für die gesamte Tätigkeit des Beschwerdeführers gelten, und nicht nur für die Dieselreparatur. d) Allerdings war der Verordnungsgeber nicht verpflichtet, sämtliche Betriebe, die auch nur entfernt mit dem Motorfahrzeuggewerbe verbunden sind, als Spezialbetriebe im Sinne der Verordnung anzuerkennen. Nach dem System des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrsversicherungsverordnung beziehen sich der Fahrzeugausweis und das entsprechende Kontrollschild grundsätzlich auf ein bestimmtes, amtlich geprüftes und zugelassenes Fahrzeug. Durch die Abgabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen und

Händlerschildern wird dieser Grundsatz durchbrochen, indem ausnahmsweise auf die individuelle Immatrikulation des betreffenden Fahrzeuges verzichtet wird. Dies ermöglicht bestimmten Personen und Unternehmungen unter gewissen Voraussetzungen, auch ungeprüfte Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr zu benützen. Um die allgemeine Betriebsgefahr, die mit solchen Fahrzeugen entstehen kann, nicht unnötig ansteigen zu lassen, dürfen Händlerschilder nur für die in Art. 24 VVV abschliessend aufgezählten Zwecke verwendet werden. Die Erteilung des Kollektiv-Fahrzeugausweises und die Aushändigung der entsprechenden Kontrollschilder hat in diesem Sinn zurückhaltend zu erfolgen. Art. 25 Abs. 2 lit. d SVG beschreibt den Kreis der berechtigten Betriebe allgemein als "Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes"; nach Art. 23 Abs. 1 lit. a VVV in der alten Fassung musste es sich um Personen handeln, deren berufliche Tätigkeit den Handel, die Herstellung, den Umbau oder eine Reparatur der Motorfahrzeuge oder allenfalls der entsprechenden Anhänger bezweckte. aa) In Anwendung dieser Grundsätze entschied das Bundesgericht, dass eine Person oder eine Unternehmung, die Fahrzeuge lediglich mit einem Zubehörgerät ausstatte, das für das Fahrzeug als solches ohne weiteres entbehrlich sei und nur den Komfort des Fahrers erhöhe (Einbau von Radio- und Kassettengeräten), nicht notwendigerweise auf Fahrten mit ungeprüften Fahrzeugen angewiesen sei (unveröffentlichter Entscheid i.S. G. vom 8. Mai 1984, E. 3). Der Beschwerdeführer arbeitet dagegen am Motor und damit an einem wesentlichen Fahrzeugteil, das Betriebsbereitschaft und -sicherheit der Fahrzeuge tangiert.
bb) Nicht zum eigentlichen Motorfahrzeuggewerbe gehören ferner Unternehmen, die nur gelegentlich Arbeiten an Fahrzeugen vornehmen, deren eigentlicher Tätigkeitsschwerpunkt jedoch auf anderem Bereich liegt. Das ist beim Beschwerdeführer jedoch nicht der Fall: Dieser betreibt ein Zylinderschleifwerk, das, wie von allen kantonalen Vorinstanzen anerkannt wurde, auf Fahrzeugmotoren spezialisiert ist. Im Protokoll des Augenscheins des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes des Kantons Bern im Betrieb des Beschwerdeführers vom 11. Juni 1991 heisst es hierzu: "Die Arbeiten der Zylinderschleifwerke haben sich im Gegensatz zu früher sehr verändert. Es fand eine Spezialisierung der Unternehmungen auf Reparaturen, Bau und Verkauf von Motoren statt. Teile für andere Maschinen werden heute nur noch sehr selten hergestellt. Die Arbeiten haben nicht mehr viel mit denjenigen der herkömmlichen Zylinderschleifwerke zu tun."

Führt der Betrieb des Beschwerdeführers somit fast ausschliesslich Reparaturen an Fahrzeugmotoren aus, so muss auch er als Spezialbetrieb betrachtet werden. Werden aber an solche Betriebe nach dem Konzept von Anhang 4 nVVV Kollektiv-Fahrzeugausweise schon dann erteilt, wenn diese über die für ihren Betrieb erforderlichen Einrichtungen verfügen, ist es willkürlich und rechtsungleich, vom Beschwerdeführer zu verlangen, dass er über sämtliche Einrichtungen einer allgemeinen Reparaturwerkstätte verfüge.

6. a) Nach dem Gesagten erweist sich der Entzug der Kollektiv-Fahrzeugausweise für Benzin- und Motorradmotoren mit der Begründung, der Beschwerdeführer erfülle nicht die Anforderungen an eine allgemeine Reparaturwerkstätte, als rechtswidrig. Der Entscheid lässt sich auch nicht unter Hinweis auf den unzureichenden Umsatz des Beschwerdeführers im Motorradbereich teilweise aufrechterhalten, hat doch das Verwaltungsgericht festgestellt, dass der Beschwerdeführer allein für die Monate April bis Juli 1992 einen entsprechenden Umsatz von über 13'000 Franken nachgewiesen habe. b) Es wird Aufgabe des Verordnungsgebers sein, entweder eine neue Ziffer speziell für Zylinderschleifwerke in Anhang 4 nVVV aufzunehmen oder eine Generalklausel einzuführen, wonach ausnahmsweise auch anderen Gewerben ein Kollektiv-Fahrzeugausweis erteilt werden kann, die den genannten Spezialbetrieben vergleichbare Arbeiten am Fahrzeug verrichten und über die für ihre Branche erforderlichen Fachkenntnisse und Erfahrungen, Räumlichkeiten und Betriebseinrichtungen verfügen und einen gewissen Mindestumfang aufweisen. Dabei verfügt der Verordnungsgeber, was die Anforderungen im einzelnen angeht, über einen gewissen Ermessensspielraum. Bis zur Änderung der Verordnung steht deshalb noch nicht endgültig fest, dass der Beschwerdeführer die Anforderungen für den Erwerb der Kollektiv-Fahrzeugausweise erfüllt und diese auch in Zukunft behalten kann.