

Geschäftsverzeichnisnr. 4781
Urteil Nr. 117/2010 vom 21. Oktober 2010

URTEILSAUSZUG

In Sachen: Präjudizielle Frage in Bezug auf die Artikel 2 Nr. 3 und 22 bis 24 des Dekrets der Flämischen Region vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs, gestellt vom Staatsrat.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Bossuyt und M. Melchior, und den Richtern R. Henneuse, E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels und T. Merckx-Van Goey, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Bossuyt,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der präjudiziellen Frage und Verfahren*

In seinem Urteil Nr. 196.410 vom 28. September 2009 in Sachen des belgischen Staates gegen die Flämische Region, dessen Ausfertigung am 12. Oktober 2009 in der Kanzlei des Hofes eingegangen ist, hat der Staatsrat folgende präjudizielle Frage gestellt:

« Verstoßen die Artikel 2 Nr. 3 und 22 bis 24 des Dekrets vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs und zur Gründung des Mobilitätsrates für Flandern gegen Artikel 6 § 1 X Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen? ».

(...)

III. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

B.1. Die präjudizielle Frage betrifft die Artikel 2 Nr. 3 und 22 bis 24 des Dekrets der Flämischen Region vom 20. April 2001 « über die Organisation des Personenkraftverkehrs », die zum Zeitpunkt der Annahme des vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan angefochtenen Erlasses - also vor der Abänderung des vorerwähnten Dekrets durch das Dekret vom 13. Februar 2004 « zur Abänderung des Dekrets vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs und zur Gründung des Mobilitätsrates für Flandern » - bestimmten:

« Art. 2. In diesem Dekret gelten folgende Begriffsbestimmungen:

[...]

3. Transport für eigene Rechnung: Transport für nicht gewinnbringende und nicht kommerzielle Zwecke, der durch eine natürliche oder juristische Person ausgeführt wird;

[...] ».

« Art. 22. Zur Durchführung des Transports für eigene Rechnung ist es erforderlich, dass:

1. die Transporttätigkeit für diese natürliche oder juristische Person eine Zusatztätigkeit darstellt;

2. die benutzten Fahrzeuge Eigentum dieser natürlichen oder juristischen Person sind oder durch sie mit Ratenzahlung gekauft wurden oder dass dafür ein Leasingvertrag geschlossen wurde;

3. dass sie durch ein Personalmitglied der natürlichen oder juristischen Person oder durch die natürliche Person selbst gefahren werden.

Art. 23. § 1. In Abweichung von den Artikeln 17 und 19 ist zur Durchführung des Transports für eigene Rechnung eine Bescheinigung erforderlich. Die Bescheinigung wird durch die Flämische Regierung ausgestellt. Diese legt das Antragsverfahren, die Form und die betreffenden Angaben fest.

§ 2. Die Flämische Regierung kann die Bescheinigung für eine Dauer von höchstens drei Monaten entziehen, wenn der Inhaber der Bescheinigung die Bestimmungen von Artikel 22 oder der Ausführungserlasse dieses Dekrets nicht einhält.

Der Entzug der Bescheinigung erfolgt ohne Entschädigung und nach Anhörung des Inhabers der Bescheinigung.

Art. 24. Jeder, der Transport für eigene Rechnung durchführt, muss der Flämischen Regierung die diesbezüglichen statistischen Angaben mitteilen, wenn sie darum bittet.

Die Angaben sind vertraulich und dienen nur zu statistischen Zwecken über den Personenverkehr ».

B.2. Das vorlegende Rechtsprechungsorgan möchte vom Hof erfahren, ob diese Bestimmungen gegen Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verstoßen.

B.3.1. Artikel 6 § 1 X Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, eingefügt durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 und abgeändert durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993, bestimmt:

« Art. 6. § 1. Die Angelegenheiten, auf die sich Artikel 107^{quater} [jetzt Artikel 39] der Verfassung bezieht, sind:

[...]

X. was die öffentlichen Arbeiten und den Verkehr betrifft:

[...]

8. der öffentliche Stadt- und Nahverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ».

B.3.2. In der Begründung zum Entwurf des Textes, der zum Sondergesetz von 1988 wurde, heißt es diesbezüglich:

« Die Zuständigkeit für Stadt- und Regionalverkehr per U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Oberleitungsomnibus und Omnibus, die den Regionen übertragen wird, umfasst im einzelnen: die Satzung der Verkehrsbetriebe, den Abschluss von Geschäftsführungsverträgen, die Infrastruktur sowohl unter als auch über der Erdoberfläche, die Schaffung der Netze und die damit verbundenen Genehmigungen, die Tarife und die gewährten Tarifermäßigungen, die Verträge mit den Vermietern von Verkehrsdiensten und die Berechnungsweise des ihnen gezahlten Entgelts sowie die grenzüberschreitenden Verbindungen, die zum Regionalverkehr gehören.

[...]

Aus dem Blickwinkel der Koordinierung der Transportmittel ist es klar, dass die Zuständigkeit für die Erteilung von Genehmigungen für Sonderformen des Linienverkehrs (Beförderung von Schülern, Arbeitnehmern, usw.) ebenfalls auf die Regionen übergeht.

Wie es für alle Verkehrsaufgaben der Fall ist, gehört die Festlegung der Regelung bezüglich des Zugangs zum Beruf und zum Markt von Unternehmern im Bereich des nationalen und internationalen Personenverkehrs auf der Straße (einschließlich der Erfordernisse in Bezug auf Berufsbefähigung, Zuverlässigkeit, Bürgschaft und andere Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge) weiterhin zum Zuständigkeitsbereich der nationalen Regierung. » (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, SS. 16-17)

Nach Darlegung des damaligen Ministers des Verkehrswesens und der Institutionellen Reformen muss

« in Bezug auf diesen Stadt- und Regionalverkehr [...] bei der Regionalisierung deutlich zwischen Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr unterschieden werden, das heißt Begriffe, für die es im übrigen eine europäische Definition gibt. Mit Gelegenheitsverkehr ist gewöhnlich die Beförderung per Reisebus gemeint, wozu auch der internationale Linienfernverkehr gehört. Ebenso wie beim Gütertransport auf der Straße handelt es sich hierbei um einen freien, nicht subventionierten Sektor, für den die Zuständigkeit lediglich normgebender, verordnender und aufsichtsführender Art ist. Diese Zuständigkeit bleibt national. Dies gilt beispielsweise für den Zugang zum Beruf, die Bürgschaft, die Sicherheit, usw. An dieser Situation ändert sich nichts.

Der Linienverkehr hingegen wird vollständig regionalisiert. In diesem Sektor ist zu unterscheiden zwischen dem öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr - die in Konzession übergebenen Dienste gehören unter anderem hierzu - und den Sonderformen des Linienverkehrs, zu denen hauptsächlich aber nicht ausschließlich die Beförderung von Schülern und Arbeitnehmern gehört » (*Ann.*, Kammer, 29. Juli 1988, SS. 1425-1426).

B.3.3. Der Unterschied zwischen « Linienverkehr », « Sonderformen des Linienverkehrs » und « Gelegenheitsverkehr » wird im Erlassgesetz vom 30. Dezember 1946 « über den

gewerblichen Personenverkehr mit Linien- und Reiseomnibussen » in der durch das Gesetz vom 29. Juni 1984 abgeänderten Fassung gemacht.

Der « Linienverkehr » wird in Artikel 3 § 1 des Erlassgesetzes beschrieben als

« die regelmäßige gemeinsame Beförderung von Personen [...] auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an den Endstationen und gegebenenfalls unterwegs an vorher festgelegten Haltestellen ein- und aussteigen können ».

Mit den « Sonderformen des Linienverkehrs » ist laut Artikel 11 § 1 des Erlassgesetzes gemeint:

« die gemeinsame Beförderung von Personen [...], ungeachtet ihres Organisators, von bestimmten Kategorien von Personen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, insofern die Beförderung auf die in Artikel 3 festgelegte Weise erfolgt ».

Der « Gelegenheitsverkehr » wird in Artikel 14 § 1 des Erlassgesetzes beschrieben als der Verkehrsdienst, der keiner der obenerwähnten Begriffsbestimmungen entspricht. Gemäß Artikel 14 § 2 des Erlassgesetzes umfasst der « Gelegenheitsverkehr » insbesondere

« A. die Beförderung in geschlossenen Rundfahrten, das heißt Beförderung mit demselben Fahrzeug, das dieselbe Gruppe von Fahrgästen über die gesamte Strecke befördert und zum Ausgangspunkt zurückbringt;

B. die Beförderung, bei der die Hinreise mit Fahrgästen und die Rückreise ohne Fahrgäste erfolgt;

C. andere durch den König festzulegende Formen des Gelegenheitsverkehrs ».

Der Unterschied zwischen « Linienverkehr », « Sonderformen des Linienverkehrs » und « Gelegenheitsverkehr » wird gemäß den EG-Verordnungen gemacht (vormals Verordnung Nr. 117/66/EWG vom 28. Juli 1966, nunmehr Verordnung (EWG) Nr. 684/92 vom 16. März 1992, abgeändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98 vom 11. Dezember 1997), wobei die « Sonderformen des Linienverkehrs » darin als Teil des « Linienverkehrs » eingeordnet werden.

B.3.4. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Regionen 1988 in Bezug auf den öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr zuständig geworden sind für den Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs gemäß der Beschreibung in den Artikeln 3 § 1 und 11 § 1 des

Erlassungsgesetz vom 30. Dezember 1946 über die entgeltliche Beförderung von Personen auf der Straße mit Linien- und Reiseomnibussen. Die Föderalbehörde ist jedoch weiterhin zuständig für den « Gelegenheitsverkehr », der alle Verkehrsdienste umfasst, auf die nicht die oben angeführten Beschreibungen zutreffen.

B.4.1. Der Begriff « Transport für eigene Rechnung » wurde nicht im Erlassgesetz vom 30. Dezember 1946 verwendet, auf das in den Vorarbeiten zu Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 verwiesen wird.

B.4.2. In dem Gutachten der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates zum Dekretentwurf wurde darauf hingewiesen, dass der Dekretgeber die fraglichen Bestimmungen nur annehmen konnte, « insofern der Anwendungsbereich auf die Formen von Transport begrenzt ist, die zum Zuständigkeitsbereich der Regionen gehören », und insbesondere nur zum « öffentlichen Stadt- und Nahverkehr » und « Sonderformen des Linienverkehrs », sofern « die Taxidienste » und « die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » - wofür die Regionen ebenfalls zuständig sind - selbstverständlich nicht « für eigene Rechnung » durchgeführt werden. Die fraglichen Bestimmungen konnten daher « nicht auf die Transportformen Anwendung finden, für die weiterhin die Föderalbehörde zuständig geblieben ist, nämlich den grenzüberschreitenden Linienverkehr und den Gelegenheitsverkehr (Reisebusdienste) » (Staatsrat, Gesetzgebungsabteilung, Gutachten Nr. L.29.982/3 vom 4. Juli 2000, *Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2000-2001, Nr. 435/1, S. 133).

Der Dekretgeber hat darauf reagiert, indem er - im Übrigen auf das Gutachten des Staatsrates hin (ebenda, SS. 178-179) - diese Bestimmungen in ein getrenntes Kapitel IV mit dem Titel « Gemeinsame Bestimmungen der Kapitel II und III » aufgenommen hat, die sich auf « den öffentlichen Stadt- und Nahverkehr » und « Sonderformen des Linienverkehrs » beziehen.

B.4.3. In der Auslegung, wonach die fraglichen Dekretsbestimmungen über den « Transport für eigene Rechnung » nur Anwendung finden auf « den öffentlichen Stadt- und Nahverkehr » und auf « Sonderformen des Linienverkehrs », hat der Dekretgeber eine Angelegenheit geregelt, die den Regionen übertragen worden ist.

In dieser Auslegung stehen diese Bestimmungen nicht im Widerspruch zu der in der präjudiziellen Frage angeführten Bestimmung.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

In der in B.4.3 erwähnten Auslegung verstoßen die Artikel 2 Nr. 3 und 22 bis 24 des Dekrets der Flämischen Region vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs nicht gegen Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 21. Oktober 2010.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) M. Bossuyt