

Geschäftsverzeichnismrn. 5750 und 5751
Entscheid Nr. 170/2014 vom 27. November 2014

ENTSCHEID

In Sachen: Klagen auf Nichtigerklärung der Artikel 2.3.51 bis 2.3.62 (« Parkplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes ») und 4.1.1 §§ 4 bis 9 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 2. Mai 2013 zur Einführung des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung, erhoben von der VoG « Fédération des parkings de Belgique » und von der « Union Professionnelle du Secteur Immobilier » und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten J. Spreutels und A. Alen, und den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, F. Daoût, T. Giet und R. Leysen, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten J. Spreutels,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Klagen und Verfahren*

Mit Klageschriften, die dem Gerichtshof mit am 21. November 2013 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen zugesandt wurden und am 22. November 2013 in der Kanzlei eingegangen sind, erhoben Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2.3.51 bis 2.3.62 (« Parkplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes ») und 4.1.1 §§ 4 bis 9 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 2. Mai 2013 zur Einführung des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 21. Mai 2013): die VoG « Fédération des parkings de Belgique », unterstützt und vertreten durch RA S. Nopere, in Brüssel zugelassen, bzw. die « Union Professionnelle du Secteur Immobilier », unterstützt und vertreten durch RA M. Scholasse, in Brüssel zugelassen, und RA N. Barbier, in Nivelles zugelassen.

Diese unter den Nummern 5750 und 5751 ins Geschäftsverzeichnis des Gerichtshofes eingetragenen Rechtssachen wurden verbunden.

Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, unterstützt und vertreten durch RA C. Molitor und RA J. Bourtembourg, in Brüssel zugelassen, hat Schriftsätze eingereicht, die klagenden Parteien haben Erwidernungsschriftsätze eingereicht und die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt hat auch Gegenerwidernungsschriftsätze eingereicht.

Durch Anordnung vom 15. Juli 2014 hat der Gerichtshof die Rechtssachen für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 16. September 2014 anberaumt, nachdem die Parteien aufgefordert wurden, in einem spätestens am 11. September 2014 einzureichenden Ergänzungsschriftsatz, den sie den jeweils anderen Parteien innerhalb derselben Frist übermitteln, auf folgende Fragen zu antworten:

« 1. Ab welchem Datum unterliegt der Betrieb eines überdachten Parkplatzes oder eines Parkplatzes im Freien in der Brüsseler Region einer zeitweiligen Verwaltungsgenehmigung?

2. Ist davon auszugehen, dass die unwiderrufliche und endgültige Beschaffenheit des Verzichts im Sinne von Artikel [13ter § 1] der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen, eingefügt durch Artikel [4.1.1 § 4] der angefochtenen Ordonnanz, dem Eigentümer des betreffenden Parkplatzes gegenüber geltend gemacht werden kann, und zwar auch dann, wenn er nicht der gegenwärtige Betreiber desselben ist? ».

Ergänzungsschriftsätze wurden eingereicht von

- der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5750,
- der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5751,
- der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt in jeder Rechtssache.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 16. September 2014

- erschienen

. RA S. Nopere und RA L. Vansnick, in Brüssel zugelassen, für die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750,

. RA N. Barbier und RA G. Van Hoorebeke, in Brüssel zugelassen, *loco* RA M. Scholasse, für die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751,

. RA C. Molitor, für die Regierung der Französischen Gemeinschaft,

- haben die referierenden Richter J.-P. Moerman und E. De Groot Bericht erstattet,

- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,

- wurden die Rechtssachen zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachgebrauch beziehen, wurden zur Anwendung gebracht.

II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

In Bezug auf die angefochtenen Bestimmungen

B.1. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750 beantragt die Nichtigklärung der Artikel 2.3.51 bis 2.3.62 und 4.1.1 §§ 4 bis 9 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 2. Mai 2013 « zur Einführung des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung » (nachstehend: « BGLKE »). Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751 beantragt die Nichtigklärung der Artikel 2.3.51 bis 2.3.61 und des Artikels 4.1.1 §§ 4 bis 9 derselben Ordonnanz.

B.2.1. Die Artikel 2.3.51 bis 2.3.62 bilden das Kapitel 3 - mit der Überschrift « Parkplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes » - von Titel III - mit der Überschrift « Bestimmungen über Transporte » - der angefochtenen Ordonnanz. Sie bestimmen:

« Art. 2.3.51. Zur Anwendung dieses Kapitels gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. ‘ Antrag ’: ein Antrag auf Umweltgenehmigung im Sinne der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen, ein Antrag auf Umweltbescheinigung im Sinne von

Artikel 8 derselben Ordonnanz oder ein Antrag auf Verlängerung einer Umweltgenehmigung im Sinne von Artikel 62 derselben Ordonnanz;

2. ‘Antragsteller’: gleich welche öffentliche oder private Person, die einen Antrag stellt;
3. ‘Stellplatz’: ein Platz zum Parken außerhalb des Straßen- und Wegenetzes für ein Kraftfahrzeug mit zwei bis vier Rädern, der nur gewissen Benutzern zugänglich ist, im Gegensatz zu öffentlichen Parkplätzen;
4. ‘Überzähliger Stellplatz’: ein Stellplatz gemäß der Definition von Nr. 3, der über die Anzahl der zulässigen Plätze hinausgeht, so wie diese aufgrund der Artikel 2.3.53 und 2.3.54 festgelegt wird, einschließlich des § 4 von Artikel 2.3.54;
5. ‘Wohnung’: Gesamtheit von Räumen zum Bewohnen, die zusammen eine Wohneinheit bilden;
6. ‘Parkplatz’: jede ausgewiesene Einrichtung im Sinne der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen mit Stellplätzen oder überzähligen Stellplätzen im Sinne der Nrn. 3 und 4 dieses Artikels;
7. ‘Öffentlicher Parkplatz’: jeder Parkplatz, der kostenlos oder gegen Entgelt der Öffentlichkeit zugänglich ist und der die Bedingungen der Ordonnanz vom 22. Januar 2009 zur Organisation der Parkplatzpolitik und zur Gründung der Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt erfüllt oder als solcher anerkannt ist durch die Umweltgenehmigung, der er unterliegt, einschließlich derjenigen, die der Region oder gleich welcher anderen juristischen Person des öffentlichen Rechts gehören, einschließlich der Transitparkplätze;
8. ‘Umweltgenehmigung’ oder ‘Umweltbescheinigung’: die Genehmigung oder Bescheinigung, die in Anwendung der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen erteilt wird;
9. ‘Bodenfläche’: Summe der überdachten Bodenflächen mit einer freien Höhe von mindestens 2,20 Metern in allen Räumen, unter Ausschluss der für das Parken bestimmten Räume und der unterhalb des Bodenniveaus gelegenen Räume, die als Keller, für technische Ausstattungen und als Lager dienen;
10. ‘Dienstfahrzeug’: Fahrzeug für Lieferungen oder Dienstleistungen oder anderes, für die Tätigkeit eines Unternehmens benötigtes Fahrzeug, unter Ausschluss der Dienstwagen mit Fahrer und der einem Personalmitglied zur Verfügung gestellten Fahrzeuge, wie Firmenfahrzeuge.

Art. 2.3.52. § 1. Die Bestimmungen dieses Kapitels finden Anwendung auf die in der Region Brüssel-Hauptstadt einzurichtenden Parkplätze sowie die bestehenden Parkplätze mit mindestens drei überzähligen Plätzen im Sinne von Artikel 2.3.51 Nr. 4.

§ 2. Die Zahl der zulässigen Stellplätze in einem Parkplatz wird nach den Modalitäten der Artikel 2.3.53 und 2.3.54 bestimmt unter Berücksichtigung:

- einerseits der Zugänglichkeitszone, die in Artikel 2.3.53 definiert ist und in der sich das Gebäude oder der Gebäudeteil befindet, das beziehungsweise der die Einrichtung versorgen soll,

für die eine Umweltgenehmigung, eine Umweltbescheinigung oder eine Verlängerung der Umweltgenehmigung beantragt wird;

- und andererseits der Bodenfläche dieses Gebäudes oder Gebäudeteils.

§ 3. Diese Bestimmungen gelten jedoch nicht für:

1. Stellplätze, die zu Wohnzwecken bestimmt sind;
2. Stellplätze, die als öffentlicher Parkplatz dienen sollen;
3. Stellplätze, die ausschließlich für Tätigkeiten des Handwerks, der Industrie, der Logistik, der Lagerung oder der Produktion von materiellen Diensten, für Geschäfte, Großhandel, große Fachgeschäfte, Einrichtungen kollektiven Interesses oder solche des öffentlichen Dienstes und für Hotelbetriebe bestimmt sind. Alle diese Begriffe sind im Sinne des Regionalen Bodennutzungsplans zu verstehen;
4. Stellplätze, die ausschließlich für Taxidienste im Sinne von Artikel 2 Nr. 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer oder für einen Carsharing-Dienst bestimmt sind. Gegebenenfalls gibt der Antragsteller in seinem Antrag die Anzahl der Stellplätze an, die für solche Funktionen bestimmt sind.

Die Regierung kann einen Begleitdienst für die Antragsteller bestimmen, die die Gesamtheit oder einen Teil ihrer Stellplätze in Stellplätze für Wohnfunktion, einen öffentliche Parkplatz im Sinne von Artikel 2.3.51 Nr. 7 oder andere Zweckbestimmungen als derjenigen der Stellplätze für Fahrzeuge umwandeln möchten.

Um dem Antragsteller auf Genehmigung zu gewährleisten, dass er sich während des Antragsverfahrens auf Umweltgenehmigung nur an einen einzigen Gesprächspartner wenden muss, ist das Institut die Kontaktinstanz des Antragstellers für alles, was diese Umweltgenehmigung betrifft (vom Genehmigungsantrag bis zu deren Erteilung). Diese Aufgabe wird mit Unterstützung der Parkplatzagentur ausgeführt hinsichtlich der Aspekte der Bereitstellung von Stellplätzen zu Zwecken des ' öffentlichen Parkplatzes ' .

Ab der Ausstellung der Genehmigung hat die Parkplatzagentur den Auftrag, der Gesprächspartner des Inhabers der Umweltgenehmigung zu werden für alle Aspekte der Bereitstellung von Stellplätzen zu Zwecken des ' öffentlichen Parkplatzes ' (etwaiger Beistand, Kontrolle der Einhaltung der Bedingungen in Verbindung mit einer Gewährung des Labels ' öffentliches Gebäude ', Aktualisierung des Katasters, etwaiger Betrieb der Plätze, usw.).

Die Parkplatzagentur kann auf Antrag des Inhabers der Umweltgenehmigung die überzähligen Stellplätze im Sinne von Artikel 2.3.51 Nr. 4, die für Funktionen des öffentlichen Parkplatzes im Sinne von Artikel 2.3.51 Nr. 7 umgenutzt wurden, verwalten.

Art. 2.3.53. § 1. Im Hinblick auf die Anwendung der Bestimmungen dieses Kapitels wird das Gebiet der Region in drei für öffentliche Verkehrsmittel zugängliche Zonen eingeteilt:

1. die Zone A, die sehr gut durch öffentliche Verkehrsmittel versorgt wird;

2. die Zone B, die gut durch öffentliche Verkehrsmittel versorgt wird;
3. die Zone C, die mittelmäßig durch öffentliche Verkehrsmittel versorgt wird.

§ 2. Die Zone A umfasst die Grundstücke, die ans Straßennetz oder Teile des Straßennetzes grenzen:

1. entweder in einem fußläufigen Abstand von weniger als 500 Metern zu einem IC/IR-Bahnhof, an dem an Wochentagen in beiden Richtungen mindestens zehn Reisezüge pro Stunde anhalten, während mindestens einer vollständigen Stunde, zwei Mal täglich;

2. oder in einem fußläufigen Abstand von weniger als 400 Metern:

- zu einer U-Bahnstation, an der an Wochentagen, beide Richtungen zusammengezählt, mindestens fünfunddreißig U-Bahnzüge pro Stunde anhalten, während mindestens einer vollständigen Stunde und dies zwei Mal pro Tag;

- oder zu einer Stadtbahn-Station zwischen dem Südbahnhof und dem Nordbahnhof, an der an Wochentagen, beide Richtungen zusammengezählt, mindestens fünfunddreißig Straßenbahnzüge pro Stunde anhalten, während mindestens einer vollständigen Stunde und dies zwei Mal pro Tag.

§ 3. Die Zone B umfasst die Grundstücke, die ans Straßennetz oder Teile des Straßennetzes grenzen:

1. in einem fußläufigen Abstand von weniger als 400 Metern:

- zu einem Zugbahnhof oder einer Zughaltestelle, der beziehungsweise die nicht in § 2 angeführt sind und wo an Wochentagen, beide Richtungen zusammengezählt, mindestens sechs Reisezüge pro Stunde anhalten, während mindestens einer vollständigen Stunde und dies zwei Mal pro Tag;

- oder zu einer U-Bahnstation, die nicht in § 2 angeführt ist;

- oder zu einer Stadtbahnstation, die nicht in § 2 angeführt ist;

- oder zu einer Straßenbahnhaltestelle, sofern sie an Wochentagen, beide Richtungen zusammengezählt, durch mindestens fünfzehn Straßenbahnen pro Stunde, während mindestens einer vollständigen Stunde und dies zwei Mal pro Tag, versorgt wird;

2. in einem fußläufigen Abstand zwischen 500 Metern und 800 Metern zu einem Zugbahnhof im Sinne von § 2 Nr. 1;

3. in einem fußläufigen Abstand zwischen 400 Metern und 700 Metern zu einer U-Bahn- oder einer Stadtbahnstation im Sinne von § 2 Nr. 2.

§ 4. Zone C umfasst die Grundstücke, die an das Straßennetz oder Teile des Straßennetzes grenzen, die nicht zu den unter § 2 und § 3 angeführten Zonen gehören.

§ 5. Folgende Regeln gelten für die in § 1 bis 4 angeführten Zugänglichkeitszonen:

1. die Entfernungen werden ab der Straßenachse berechnet;
2. im Sonderfall eines eingeschlossenen Grundstücks wird die Regelung durch diejenige des Grundstücks bestimmt, durch das der Hauptzugang für Fußgänger zum Straßennetz erfolgt;
3. die Entfernungen werden ab der Achse der nächstgelegenen Straße zu jedem Zugang zu einem Zugbahnhof oder einer Zughaltestelle, zu einer U-Bahn-, Stadtbahn- oder Straßenbahnstation im Sinne von § 2 und § 3 berechnet;

§ 6. Im Fall von Gebäuden mit mehreren Eingängen zu verschiedenen Straßen ist die Regelung anzuwenden, die für die am meisten eingeschränkte Zone gilt.

§ 7. Die Regierung erstellt und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Karte, die durch das Ministerium der Region Brüssel-Hauptstadt aktualisiert wird.

Art. 2.3.54. § 1. Unbeschadet von § 4 dieses Artikels erlaubt eine Umweltbescheinigung, eine Umweltgenehmigung oder eine Verlängerung einer Umweltgenehmigung höchstens folgende Zahl von Stellplätzen, die zu Gebäuden oder Gebäudeteilen gehören:

1. für die in Zone A gelegenen Gebäude: 2 Stellplätze für den ersten Abschnitt von 250 m² Bodenfläche plus 1 Stellplatz je zusätzlichem Abschnitt von 200 m² Bodenfläche;
2. für die in Zone B gelegenen Gebäude: 1 Stellplatz pro Abschnitt von 100 m² Bodenfläche;
3. für die in Zone C gelegenen Gebäude: 1 Stellplatz pro Abschnitt von 60 m² Bodenfläche.

§ 2. Die Zahl der zulässigen Stellplätze, die gemäß dem vorigen Paragraphen bestimmt wird, wird auf die höhere Einheit aufgerundet.

§ 3. Die Zahl der zulässigen Stellplätze wird bestimmt unter Berücksichtigung der Zone, in der sich das Gebäude oder der Gebäudeteil zum Zeitpunkt des Einreichens des Antrags auf Genehmigung befindet. Die Änderung der Zonen im Laufe der darauf folgenden Jahre beeinträchtigt nicht die Gültigkeit der bestehenden Umweltgenehmigung.

§ 4. In Abweichung von den Paragraphen 1 bis 3 dieses Artikels kann die zuständige Behörde auf Ersuchen des Antragstellers eine Umweltbescheinigung oder -genehmigung oder eine Verlängerung einer solchen Umweltgenehmigung ausstellen, durch die eine höhere Anzahl von Stellplätzen erlaubt wird als diejenige, die sich aus der Anwendung von §§ 1 und 3 ergibt. In diesem Fall gelten die Stellplätze nicht als überzählige Stellplätze.

Diese Abweichung kann nur gewährt werden, wenn sie ordnungsgemäß begründet ist durch die Notwendigkeit, über zusätzliche Plätze für Dienstfahrzeuge, Besucher oder Kunden zu verfügen, durch wirtschaftliche oder soziale Erfordernisse der ins Auge gefassten Tätigkeiten in dem Gebäude oder Gebäudeteil, das beziehungsweise der durch den betreffenden Parkplatz versorgt wird, oder durch die verringerte Erreichbarkeit hinsichtlich der allgemeinen Merkmale der Zone, definiert in Anwendung von Artikel 2.3.53 dieses Gesetzbuches, in der sich dieses Gebäude oder dieser Gebäudeteil befindet.

Wenn diese Abweichung eine Überschreitung um mehr als zehn zusätzliche Plätze im Verhältnis zu der Anzahl, die sich aus der Anwendung von § 1 bis § 3 ergibt, betrifft, fügt der Antragsteller, der um diese Abweichung ersucht, seinem Antrag auf Umweltbescheinigung oder -genehmigung eine Umweltverträglichkeitsbewertung bezüglich der beantragten Überschreitung bei.

Diese Bewertung wird unabhängig durch eine hierzu eingetragene oder zugelassene Person gemäß Titel 5 erstellt.

Die Personen, die im Besitz der erforderlichen Anerkennung für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie sind, gelten als zugelassen oder eingetragen in Anwendung dieser Bestimmung.

Die Kosten der Umweltverträglichkeitsbewertung entfallen auf den Antragsteller.

Art. 2.3.55. § 1. Es besteht eine jährliche Steuer, 'Umweltsteuer' genannt, die zu zahlen ist durch die Inhaber von Umweltgenehmigungen, die sich bei einem Antrag auf Verlängerung aufgrund von Artikel 62 der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen oder einer neuen Genehmigung für eine bestehende, zuvor genehmigte Einrichtung dafür entschieden haben, gemäß Artikel 13^{ter} § 2 oder § 3 derselben Ordonnanz ein oder mehrere überzählige Stellplätze beizubehalten, sowie durch die Personen, die solche Plätze beibehalten oder eingerichtet haben ohne Genehmigung oder unter Nichteinhaltung der Auflagen ihrer Umweltgenehmigung.

§ 2. Diese Steuer ist geschuldet am 1. Januar des Jahres nach dem Zeitpunkt der Entscheidung über die Verlängerung oder Erneuerung der Umweltgenehmigung, für die der Steuerpflichtige sich für die Anwendung von Artikel 13^{ter} § 2 oder § 3 der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen entschieden hat.

Die Steuer ist ebenfalls geschuldet am 1. Januar des Jahres nach dem Jahrestag der Verlängerung oder der Ausstellung einer neuen Umweltgenehmigung, die zu der im vorigen Absatz erwähnten Besteuerung geführt hat.

Art. 2.3.56. Die Steuerpflichtigen der Umweltsteuer sind die Inhaber der Umweltgenehmigung im Sinne von Artikel 2.3.54 § 1 Nrn. 1 und 2, sowie ab dem 1. Januar 2022 diejenigen im Sinne von 2.3.54 § 1 Nr. 3. Diese Inhaber sind sowohl die natürlichen oder juristischen Personen des privaten oder öffentlichen Rechts, die die Umweltgenehmigung für sich selbst beantragt und erhalten haben, als auch die Übernehmer einer solchen Genehmigung, sofern die Übernahme gemäß Artikel 63 § 1 Nr. 6 der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen erfolgt ist.

Wenn mehrere Personen gemeinsam Inhaber einer Umweltgenehmigung sind, wird die Umweltsteuer jeder von ihnen gesamtschuldnerisch und unteilbar auferlegt.

Der Grundbetrag der Umweltsteuer ist festgesetzt auf:

a) 450 Euro für die Inhaber einer Umweltgenehmigung im Sinne von Artikel 2.3.54 § 1 Nr. 1;

b) 350 Euro für die Inhaber einer Umweltgenehmigung im Sinne von Artikel 2.3.54 § 1 Nr. 2;

c) 250 Euro für die Inhaber einer Umweltgenehmigung im Sinne von Artikel 2.3.54 § 1 Nr. 3.

Diese Grundbeträge werden jährlich am 1. Januar dem Index der Verbraucherpreise des Königreichs des Monats Dezember des Vorjahres angepasst.

Die Umweltsteuer für das erste vollständige Jahr, in dem ein oder mehrere überzählige Stellplätze aufrechterhalten werden, entspricht dem Grundbetrag, multipliziert mit der Anzahl überzähliger Stellplätze.

Für die darauf folgenden Jahre wird der Grundbetrag jährlich um 10 % erhöht während der Dauer der Gültigkeit der Umweltgenehmigung, mit der die Stellplätze erlaubt werden. Diese Erhöhung wird von Jahr zu Jahr zusammengerechnet, und dies während einer Dauer von 15 Jahren. Die Umweltsteuer für diese Jahre entspricht dem erhöhten Grundbetrag, multipliziert mit der Anzahl überzähliger Stellplätze.

Art. 2.3.57. Die Umweltsteuer wird jährlich über eine Heberolle erhoben, die auf der Grundlage der Angaben des Instituts erstellt und für vollstreckbar erklärt wird.

Diese Angaben des Instituts werden ebenfalls an die Parkplatzagentur und das Ministerium der Region Brüssel-Hauptstadt weitergeleitet.

Das Ministerium der Region Brüssel-Hauptstadt schickt dem Steuerpflichtigen jedes Jahr einen Steuerbescheid zu mit Angabe der Frist für das Einreichen der Klage im Sinne von Artikel 2.3.60 sowie der Möglichkeit, einen Antrag im Sinne von Artikel 2.3.61 § 2 einzureichen.

Art. 2.3.58. § 1. Ein Schuldner der Umweltsteuer, der beschließt, die überzähligen Stellplätze nicht mehr beizubehalten oder deren Anzahl zu verringern gemäß Artikel 13^{ter} § 1 der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen, notifiziert dies gemäß Artikel 7^{bis} der genannten Ordonnanz.

Das Institut ist ermächtigt, die Richtigkeit der Notifizierung durch Besuche im betreffenden Gebäude oder Gebäudeteil zu überprüfen.

§ 2. Die in die Heberolle eingetragene Umweltsteuer für das Jahr, in dem die Notifizierung im Sinne von § 1 erfolgt ist, wird erlassen entsprechend der Anzahl verbleibender Tage seit dem Eingang der Notifizierung bis zur darauf folgenden Eintragung in die Heberolle und der Anzahl gestrichener überzähliger Stellplätze.

Art. 2.3.59. § 1. Die Umweltsteuer wird ebenfalls zu Lasten desjenigen in die Heberolle eingetragen, der Stellplätze in Übertretung der Auflagen seiner Genehmigung oder ohne Genehmigung aufrechterhalten oder eingerichtet hat. In diesem Fall wird deren Betrag verdoppelt.

Die Umweltsteuer wird in die Heberolle eingetragen für das Jahr, in dem die Feststellung des Verstoßes durch die Dienststelle erfolgt ist, die für die Überwachung der

Umweltgenehmigungen zuständig ist, sowie für die fünf vorangegangenen Jahre seit dem Inkrafttreten der Steuer, für die diese Dienststelle über Beweiselemente verfügt, dass die illegalen Stellplätze bestanden. Die Zahlung der Umweltsteuer durch den Übertreter hat nicht das Recht zur Folge, die illegalen Plätze aufrechtzuerhalten.

Im Falle der Aufrechterhaltung dieser Plätze oder eines erneuten Verstoßes während eines darauf folgenden Jahres wird der Betrag der Umweltsteuer verdreifacht.

§ 2. Die für die Überwachung der Einhaltung der Umweltgenehmigungen zuständige Dienststelle führt die notwendigen Untersuchungen zur Feststellung der Personen durch, die gegen die Bestimmungen dieses Kapitels verstoßen.

Die Schuldner müssen den Beamten, die durch die Regierung hiermit beauftragt wurden, Zugang zu den Gebäuden oder Gebäudeteilen, in denen sich ein Parkplatz befindet, gewähren. Diese Beamten sind ermächtigt, Protokolle zu erstellen und bei den Schuldnern mündliche oder schriftliche Erklärungen einzuholen, ohne dass diese verpflichtet werden können, sich irgendwohin zu begeben. Die Regierung legt die Regeln für die Anwendung dieses Paragraphen fest.

Art. 2.3.60. Ein Schuldner, der irgendein Element der Umweltsteuer anfecht, verfügt über eine Frist von sechs Monaten ab dem dritten Werktag nach dem Versand des Steuerbescheids, um eine Klage gegen die Region, in der Person des Ministerpräsidenten, einzureichen bei der Steuerkammer des Gerichts erster Instanz Brüssel, dies in der durch Artikel 1385*decies* des Gerichtsgesetzbuches vorgesehenen Form.

Art. 2.3.61. § 1. Unbeschadet der in Artikel 2.3.60 vorgesehenen Klage bestimmt die Regierung einen oder mehrere Beamten, die durch das Institut unterstützt werden, um Schwierigkeiten oder Irrtümer zu beheben, die bezüglich der Berechnung oder Erhebung der Umweltsteuer entstehen und durch die Schuldner angeführt werden.

Der bestimmte Beamte kann mit den Schuldnern Vergleiche schließen, sofern sie nicht die Befreiung oder Ermäßigung einer Steuer beinhalten, und die festgesetzten Steuern durch eine erneute Eintragung in die Heberolle berichtigen.

Er kann in diesem Rahmen ebenfalls Verzugszinsen erlassen oder verringern, wenn beim Schuldner unglückliche Umstände und Gutgläubigkeit vorliegen.

Er ist verpflichtet, die Anträge der Steuerpflichtigen innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab dem Datum des an ihn gerichteten Antrags zu beantworten. Das Ausbleiben einer Antwort gilt als Ablehnung des Antrags.

Die Regierung legt die Ausführungsmodalitäten dieses Artikels fest.

§ 2. Der Schuldner kann einen schriftlichen Antrag an den bestimmten Beamten im Sinne von § 1 richten, solange die in Artikel 2.3.60 vorgesehene Klage nicht eingereicht wurde, und spätestens bis zum Ablauf einer Frist von sechs Monaten ab dem dritten Werktag nach dem Versand des Steuerbescheids. Durch diesen Antrag wird die Frist zum Einreichen der in Artikel 2.3.60 vorgesehenen Klage nicht ausgesetzt.

Art. 2.3.62. Die Artikel 10, 12, 14 Absatz 1, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27 und 28 der Ordonnanz vom 21. Dezember 2012 zur Festlegung des Steuerverfahrens in der Region Brüssel-Hauptstadt finden Anwendung auf die Umweltsteuer ».

Die vorerwähnten Artikel 2.3.51 bis 2.3.61 sind am 5. Februar 2014 in Kraft getreten aufgrund von Artikel 13 des Erlasses der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt vom 16. Januar 2014 « über die Registrierung der mit der Umweltverträglichkeitsbewertung beauftragten Personen, über den Begleitdienst und die mit der Kontrolle beauftragten Beamten im Sinne von Buch 2 Titel 3 Kapitel 3 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung ».

B.2.2. Artikel 4.1.1 §§ 4 bis 9 derselben Ordonnanz bestimmt:

« § 4. In [die] Ordonnanz [vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen] werden ein Artikel 13*bis* sowie ein Artikel 13*ter* mit folgendem Wortlaut eingefügt:

‘ Artikel 13*bis*. Stellplätze

Eine Umweltbescheinigung oder -genehmigung in Bezug auf Stellplätze, die zu Gebäuden oder Gebäudeteilen gehören, darf nur innerhalb der Grenze der Anzahl Plätze erteilt werden, die sich aus der Anwendung der Artikel 2.3.53 und 2.3.54 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung ergibt.

Art. 13*ter*. § 1. Der Inhaber einer Umweltgenehmigung, mit der am Tag des Inkrafttretens der Artikel 2.3.53 und 2.3.54 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung überzählige Stellplätze im Sinne dieses Gesetzbuches genehmigt werden, kann jederzeit vollständig oder teilweise auf die Aufrechterhaltung dieser überzähligen Stellplätze verzichten.

Dieser Verzicht hat entweder die Form einer vollständigen oder teilweisen Aufhebung dieser Plätze oder einer Umwandlung der Gesamtheit oder eines Teils dieser Plätze in Stellplätze, die ausschließlich den Anrainern zur Verfügung gestellt werden durch Vermietung, Verkauf oder gleich welchen anderen Mechanismen, der diesen ein ausschließliches Nutzungsrecht verleiht, oder eine Kombination beider Verfahren, oder ihrer Umnutzung zu anderen Zwecken, die in Artikel 2.3.52 § 3 Nr. 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung beschrieben sind.

Die Folgen dieses Verzichts sind endgültig und unwiderruflich.

Der Verzicht wird gemäß Artikel 7*bis* notifiziert.

§ 2. Solange er nicht auf die überzähligen Stellplätze verzichtet hat, kann der Inhaber einer Umweltgenehmigung im Sinne von § 1 jedoch deren Verlängerung beantragen, wobei er die Gesamtheit dieser - selbst überzähligen - Stellplätze beibehält unter der Bedingung, dass er die Steuer im Sinne von Artikel 2.3.55 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung zahlt.

§ 3. Für die Einrichtungen, die durch eine Umweltgenehmigung im Sinne von § 1 gedeckt sind, kann die zuständige Behörde bei Ablauf der Genehmigung und bei ihrer Verlängerung,

wenn der Betreiber dies beantragt, eine neue Umweltgenehmigung bezüglich dieser bestehenden und zuvor genehmigten überzähligen Plätze erteilen unter der Bedingung, dass die in Artikel 2.3.55 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung vorgesehene Steuer gezahlt wird. Die Regierung kann die Dauer dieser Genehmigung ab dem Datum ihrer Erteilung begrenzen, sofern sie sich auf überzählige Plätze im Sinne dieses Gesetzbuches bezieht.

§ 4. Die Inhaber von Genehmigungen im Sinne von §§ 2 und 3 können anlässlich ihres Antrags auf Verlängerung oder ihres Antrags auf eine neue Umweltgenehmigung die Bestimmungen von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung geltend machen.

Gegebenenfalls bestimmt die Person, die die Verlängerung oder die neue Umweltgenehmigung beantragt, in ihrem Antrag die Anzahl Stellplätze, die für die in Artikel 2.3.52 § 3 Nr. 3 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung festgelegten Funktionen umgenutzt werden sollen.

Insofern sie sich auf Stellplätze bezieht, die in Anwendung der vorstehenden Absätze genehmigt sind, ist die Dauer der neuen Genehmigung nicht begrenzt in Anwendung von § 3 dieses Artikels. ’.

§ 5. In Artikel 18 § 2 derselben Ordonnanz in der durch die Ordonnanz vom 7. Juni 2007 abgeänderten Fassung wird der folgende Punkt eingefügt:

‘ 5. gegebenenfalls der Vermerk eines Antrags auf Abweichung aufgrund von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung sowie die Gründe, die zu dessen Untermauerung angeführt werden; ’.

Die Nrn. 5, 6 und 7 dieser Bestimmung werden zu den Nrn. 6, 7 und 8.

§ 6. In Artikel 26 Absatz 1 derselben Ordonnanz wird der folgende Punkt hinzugefügt:

‘ 7. gegebenenfalls die ausführliche und präzise Beschreibung und Bewertung der Gründe zur Rechtfertigung einer Abweichung aufgrund von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung; ’.

Die Nrn. 7 und 8 dieser Bestimmung werden zu den Nrn. 8 und 9.

§ 7. Artikel 37 derselben Ordonnanz wird wie folgt abgeändert.

a) In Absatz 2 wird folgende Bestimmung hinzugefügt:

‘ 7. gegebenenfalls die ausführliche und präzise Beschreibung und Bewertung der Gründe zur Rechtfertigung einer Abweichung aufgrund von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung; ’.

Die Nrn. 7 und 8 dieser Bestimmung werden zu den Nrn. 8 und 9.

b) Es wird ein neuer Absatz 3 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt: ‘ Gemäß Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung und wenn der Antrag

eine Abweichung beinhaltet, die mehr als zehn zusätzliche Plätze betrifft, muss der Umweltverträglichkeitsbericht im Sinne des vorigen Absatzes durch eine hierzu zugelassene Person erstellt werden. '.

Der bestehende Absatz 3 wird zu Absatz 4.

§ 8. In Artikel 48 § 1 derselben Ordonnanz wird ein neuer Absatz 2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

' Wenn der Antrag eine Abweichung aufgrund von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung beinhaltet, enthält er ebenfalls einen Umweltverträglichkeitsbericht, der durch eine hierzu eingetragene oder zugelassene Person erstellt wird. Gemäß Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung und wenn der Antrag eine Abweichung beinhaltet, die mehr als zehn zusätzliche Plätze betrifft, muss der Umweltverträglichkeitsbericht durch eine hierzu eingetragene oder zugelassene Person erstellt werden. Dieser Umweltverträglichkeitsbericht enthält eine ausführliche und präzise Beschreibung und Bewertung der Gründe zur Rechtfertigung dieser Abweichung, ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und die Mobilität sowie der Maßnahmen, um sie zu vermeiden, zu beseitigen oder zu verringern. '.

Der heutige Absatz 2 wird zu Absatz 3.

§ 9. Artikel 62 derselben Ordonnanz wird wie folgt abgeändert.

§ 3 Absatz 1 wird wie folgt ergänzt:

' 4. gegebenenfalls eine Bewertung durch eine hierzu eingetragene oder zugelassene Person, die eine ausführliche und präzise Beschreibung und Bewertung der Gründe zur Rechtfertigung einer Abweichung aufgrund von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung, ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und die Mobilität sowie der Maßnahmen, um sie zu vermeiden, zu beseitigen oder zu verringern, beinhaltet. Wenn der Antrag eine Abweichung beinhaltet, die mehr als zehn zusätzliche Plätze betrifft, muss die Umweltverträglichkeitsbewertung durch eine hierzu eingetragene oder zugelassene Person erstellt werden. '.

Der zweite Satz von § 6 Absatz 1 wird wie folgt ergänzt: ' und entscheidet gegebenenfalls über die Begründung der zulässigen Anzahl Stellplätze in Anwendung von Artikel 2.3.54 § 4 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung, in Abweichung von den Artikeln 2.3.53 und 2.3.54 §§ 1 bis 3 desselben Gesetzbuches. '.

§ 6 wird um einen neuen Absatz 2 mit folgendem Wortlaut ergänzt: ' Unbeschadet von Artikel 13ter § 2 verweigert die zuständige Behörde teilweise die Verlängerung für den Teil der Umweltgenehmigung, der überzählige Stellplätze im Sinne des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung betrifft. '.

Der zweite Satz von § 6 Absatz 2 (neuer Absatz 3) wird wie folgt ergänzt:

' Insofern sie sich auf den Teil der Umweltgenehmigung bezieht, der Stellplätze betrifft, die über die durch die Artikel 2.3.53 und 2.3.54 §§ 1 bis 3 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung festgelegten Normen hinausgeht, wird die Genehmigung jedoch

unter den im Antrag auf Verlängerung enthaltenen Bedingungen verlängert, unbeschadet des Artikels 13^{ter} § 2. ' ».

Artikel 4.1.1 der angefochtenen Ordonnanz ist am 31. Mai 2013 in Kraft getreten.

B.2.3. Die angefochtenen Bestimmungen bezwecken im Wesentlichen, die Anzahl der Stellplätze gewisser Parkplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes, deren Betrieb der Erteilung einer Umweltgenehmigung unterliegt, zu begrenzen.

Aufgrund der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 « bezüglich der Umweltgenehmigungen » erfordern der Betrieb einer Garage oder eines überdachten Platzes für Kraftfahrzeuge mit einem Platz für mindestens zehn Fahrzeuge oder Anhänger sowie der Betrieb eines nicht überdachten Parkgeländes für Kraftfahrzeuge außerhalb des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes mit gleicher Mindestkapazität den Erhalt einer Umweltgenehmigung.

Eine Umweltgenehmigung wird für eine Dauer von höchstens fünfzehn Jahren erteilt. Sie kann grundsätzlich für einen neuen Zeitraum von fünfzehn Jahren erteilt werden.

B.2.4. Die klagenden Parteien führen an, ohne dass ihnen in diesem Punkt durch die Regionalregierung widersprochen wird, dass angesichts der in Artikel 2.3.52 § 3 des BGLKE vorgesehenen Ausnahmen die in den angefochtenen Bestimmungen vorgesehene Begrenzung der Anzahl Stellplätze nur für die Parkplätze gelte, deren Betrieb einer Umweltgenehmigung unterliege und die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehörten. Vom Anwendungsbereich der angefochtenen Bestimmungen seien hingegen die Stellplätze ausgeschlossen, die zu Wohnfunktionen oder als öffentliche Parkplätze bestimmt seien, die für Tätigkeiten des Handwerks, der Industrie, der Logistik, der Lagerung oder der Produktion von materiellen Diensten, für Geschäfte, Großhandel, große Fachgeschäfte, Einrichtungen kollektiven Interesses oder solche des öffentlichen Dienstes und für Hotelbetriebe bestimmt seien, sowie die Stellplätze, die ausschließlich für Taxidienste, die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer oder für einen Carsharing-Dienst bestimmt seien.

B.2.5. Die klagenden Parteien bemängeln im Wesentlichen, dass der Ordonnanzgeber gegen ihr Eigentumsrecht verstoßen und auf diskriminierende Weise gehandelt habe, indem er ohne vernünftige Rechtfertigung vergleichbare Situationen auf unterschiedliche Weise behandelt habe oder hingegen nicht vergleichbare Situationen auf identische Weise behandelt habe.

In Bezug auf das Interesse

B.3.1. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt ficht das Interesse an der Klage der VoG « Fédération des parkings de Belgique », klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750, an mit der Begründung, dass der Ordonnanzgeber die öffentlichen Parkplätze vom Anwendungsbereich der angefochtenen Bestimmungen ausgeschlossen habe. Nach Darlegung der Regierung habe die klagende Partei in dieser Sache als Vereinigungszweck, die Erbauer, Eigentümer und Betreiber von Parkplätzen auf dem Straßen- und Wegenetz sowie außerhalb dieses Netzes zu vereinigen, jedoch im letzteren Fall nur, wenn diese Parkplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes zugänglich seien.

B.3.2. Wenn eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht, die nicht ihr persönliches Interesse geltend macht, vor dem Gerichtshof auftritt, ist es erforderlich, dass ihr Vereinigungszweck besonderer Art ist und sich daher vom allgemeinen Interesse unterscheidet, dass sie ein kollektives Interesse vertritt, dass die angefochtene Rechtsnorm den Vereinigungszweck beeinträchtigen kann, und dass es sich schließlich nicht zeigt, dass dieser Vereinigungszweck nicht oder nicht mehr tatsächlich erstrebt wird.

B.3.3. Als öffentliche Parkplätze im Sinne von Artikel 2.3.51 Nr. 7 des BGLKE gelten alle Parkplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes, die kostenlos oder gegen Entgelt der Öffentlichkeit zugänglich sind und die die Bedingungen der Ordonnanz vom 22. Januar 2009 « zur Organisation der Parkplatzpolitik und zur Gründung der Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt » erfüllen oder als solche anerkannt sind durch die Umweltgenehmigung, der sie unterliegen.

Nach Darlegung der klagenden Partei sei bisher kein einziger Parkplatz außerhalb des Straßen- und Wegenetzes in der Region Brüssel-Hauptstadt als öffentlicher Parkplatz anerkannt worden durch die Umweltgenehmigung, die dessen Betrieb erlaube. Diese Aussage wird durch die Regionalregierung nicht bestritten.

Artikel 43 der vorerwähnten Ordonnanz vom 22. Januar 2009 bestimmt:

« Unbeschadet der anderen regionalen Normen über den Betrieb von öffentlichen Parkplätzen legt die Regierung die Bedingungen bezüglich der Tariffestsetzung, der Öffnungszeiten, der Anzahl Stellplätze, der Erreichbarkeit, der Sauberkeit, der Sicherheit, der Beleuchtung und der Kennzeichnung fest, unter denen ein Parkplatz durch Erlass als öffentlicher Parkplatz anerkannt werden sowie für das Parkleitsystem der Parkplatzagentur in Frage kommen kann.

Nur die durch die Regierung in Anwendung des Erlasses im Sinne von Absatz 1 anerkannten Parkplätze dürfen die Bezeichnung ‘ öffentlicher Parkplatz ’ tragen ».

Wie die Regionalregierung selbst hervorhebt, ist noch kein Erlass zur Ausführung dieser Bestimmung ergangen. Folglich kann bei dem derzeitigen Stand der Regelung kein Parkplatz, selbst wenn er der Öffentlichkeit zugänglich ist, als ein Parkplatz angesehen werden, der die in der vorerwähnten Ordonnanz vom 22. Januar 2009 festgelegten Bedingungen erfüllt, wobei in Artikel 43 dieser Ordonnanz lediglich gewisse Leitlinien festgelegt sind, die die Regierung einhalten muss, um die besonderen Bedingungen festzulegen, denen die öffentlichen Parkplätze unterliegen.

B.3.4. Folglich können die angefochtenen Bestimmungen sich auf den Vereinigungszweck der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5750 auswirken.

B.3.5. Die Einrede wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

In Bezug auf den ersten Klagegrund in den Rechtssachen Nrn. 5750 und 5751

B.4.1. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750 leitet einen ersten Klagegrund ab aus einem Verstoß gegen Artikel 16 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention und mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751 leitet einen ersten Klagegrund ab aus einem Verstoß gegen Artikel 16 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention und mit dem Grundsatz der Gleichheit vor den öffentlichen Lasten.

Diese Parteien bemängeln im Wesentlichen, dass der Ordonnanzgeber auf ungerechtfertigte Weise gegen das Eigentumsrecht verstoßen habe, indem er die Anzahl der zulässigen Stellplätze innerhalb von Parkplätzen, die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehörten, begrenzt habe.

B.4.2. In ihrem Erwidierungsschriftsatz stellt die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt das Interesse der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5750 am Klagegrund mit der Begründung in Abrede, dass die angefochtenen Bestimmungen nicht auf die öffentlichen Parkplätze anwendbar seien.

Es genügt jedoch der Hinweis, dass die Partei das erforderliche Interesse an der Beantragung der Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmungen nachgewiesen hat und dass sie darüber hinaus nicht auch ein Interesse am Klagegrund nachweisen muss.

Die Einrede wird abgewiesen.

B.5.1. Durch die angefochtenen Bestimmungen wird die Anzahl der Stellplätze festgelegt, die Parkplätze, die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehören, versorgen, höchstens umfassen dürfen unter Berücksichtigung einerseits der Zone, in der sich das betreffende Gebäude befindet, und andererseits der Bodenfläche des betreffenden Gebäudes. Die Anzahl der zulässigen Stellplätze je Quadratmeter Bodenfläche nimmt ab in dem Maße, wie sich das Gebäude in einer besser durch öffentliche Verkehrsmittel versorgten Zone befindet.

Diese Berechnungsweise ist direkt abgeleitet aus den Artikeln 10 und 11 von Titel VIII der Regionalen Städtebauordnung, die ähnliche Begrenzungen auferlegen im Rahmen der Prüfung der Anträge auf Städtebaugenehmigungen und -bescheinigungen, die nach ihrem Inkrafttreten, nämlich dem 29. Dezember 2006, eingereicht wurden.

B.5.2. Während der Vorarbeiten wurden die angefochtenen Bestimmungen wie folgt gerechtfertigt:

«Im Plan Iris-2, der 2010 angenommen wurde, ist erneut daran erinnert worden, im welchem Maße der Transport für die schlechte Luftqualität und den Ausstoß von Kohlendioxid verantwortlich ist, und es wurde die Gesundheitsschädlichkeit der Emissionen von Stickstoffdioxiden, Feinstaub und Schwermetallen hervorgehoben.

Das Ausmaß dieses Problems ist beträchtlich.

Im Entwurf des Gesetzbuches wird die Regierung daher ermächtigt, eine Reihe von Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt zu ergreifen. Die Problematik wird aus zwei einander ergänzenden Blickwinkeln betrachtet: Förderung der Nutzung von Fahrzeugen mit sehr hohen Umweltleistungen und Verringerung der Nutzung von Kraftfahrzeugen.

[...]

Die Verringerung des Autoverkehrs stellt eines der Ziele der Ordonnanz vom 14. Mai 2009 über die Verkehrspläne dar, deren Bestimmungen in den Entwurf des Gesetzbuches aufgenommen werden. Eine wirkliche Verringerung des Autoverkehrs ist jedoch nicht möglich ohne eine Begrenzung der Stellplätze.

Zahlreiche Bürogebäude, die leicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, verfügen über eine äußerst hohe Kapazität von Stellplätzen, die zu einer Zeit genehmigt wurden, als diese Umweltfragen sich noch nicht stellten. Ein solches Angebot veranlasst die Arbeitnehmer selbstverständlich nicht, alternative Verkehrsmittel zum Auto zu wählen.

Mit dem Entwurf des Gesetzbuches soll daher anhand von Umweltgenehmigungen die Anzahl der Stellplätze begrenzt werden, die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehören; hierzu wird vorbehaltlich besonderer Umstände ein maximales Kontingent von zulässigen Stellplätzen festgelegt in Anlehnung an die Normen von Kapitel IV von Titel VIII der Regionalen Städtebauordnung (‘RSO’), die durch die Regierung am 21. November 2006 angenommen wurde. Es wird außerdem die Zahlung einer Umweltsteuer auf alle überzähligen Stellplätze auferlegt. Diese neuen Normen finden unmittelbar Anwendung - vorbehaltlich der Anwendung von Übergangsbestimmungen - auf jeden neuen Antrag auf Umweltbescheinigung oder -genehmigung (im Sinne der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen) in Bezug auf Parkplätze. Das System wird im Übrigen schrittweise auf die bestehenden Einrichtungen angewandt, um die rechtmäßigen Erwartungen der Bürger nicht zu enttäuschen. Solche Maßnahmen sollen es langfristig ermöglichen, die Zahl der Stellplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes in der Region zu begrenzen und anschließend zu verringern » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2012-2013, A-353/1, SS. 14-15).

« Diese Bestimmungen bezwecken, die Nutzung des Fahrzeugs zwischen dem Wohnsitz und dem Arbeitsort zu verringern, indem auf einen der Hauptanreize eingewirkt wird: die Möglichkeit, über einen kostenlosen Stellplatz am Arbeitsplatz zu verfügen. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die betreffenden Stellplätze allesamt für Kraftfahrzeuge mit zwei bis 4 Rädern vorgesehen sind, und dies ungeachtet der Art des Motors, mit dem sie ausgestattet sind.

Die neuen Normen beruhen weitgehend auf denjenigen von Titel VIII der RSO über Gebäude oder Gebäudeteile, die zu Bürogebäuden sowie Tätigkeiten der ‘Hochtechnologie’ oder der Produktion immaterieller Güter genutzt werden. Die Kriterien der Gebäudefläche in Verbindung mit demjenigen der Zonen des regionalen Gebiets sind nämlich objektive und einheitliche Daten, die es ermöglichen, sämtliche Situationen, die auftreten können, zu behandeln, ungeachtet der nachstehend dargelegten Abweichungsregelung.

Die Stellplätze außerhalb des Straßen- und Wegenetzes, die den Anrainern im Rahmen dieser Maßnahme zur Verfügung gestellt werden und für die vorgesehen ist, eine gleichwertige Zahl von Stellplätzen auf dem Straßen- und Wegenetz abzuschaffen, werden berücksichtigt für das im Plan Iris-2 festgelegte Ziel, das sich auf die Verringerung der Anzahl Stellplätze auf dem Straßen- und Wegenetz um 16 % bis zum Jahr 2018 bezieht.

Die geplanten Normen werden auf die natürlichen oder juristischen Personen des privaten oder öffentlichen Rechts anwendbar sein, die den Erhalt einer Umweltbescheinigung oder -genehmigung beantragen im Hinblick auf den Betrieb einer Parkeinrichtung, die ein auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt gelegenes Gebäude oder Gebäudeteil versorgt. Sie werden jedoch nicht anwendbar sein auf die bestehenden Parkplätze, die nicht mehr als zwei überzählige Plätze umfassen.

[...]

Die Regierung kann einen Begleitsdienst für Antragsteller bestimmen, die die Gesamtheit oder einen Teil ihrer Stellplätze in Stellplätze für Wohnfunktion, einen öffentlichen Parkplatz oder andere Zweckbestimmungen als derjenigen der Stellplätze für Fahrzeuge umnutzen möchten. Diese Bereitstellung von Stellplätzen sollte logischerweise unter Einhaltung der Zielsetzungen des Regionalen Plans der Parkplatzpolitik erfolgen. Wenn diese Dienststelle geschaffen wird, wird sie dem Institut und der Parkplatzagentur zur guten Koordination anvertraut. Die Modalitäten dieser Koordination werden im Ausführungserlass festgelegt.

Die Anzahl der ‘ zulässigen Stellplätze ’ hängt grundsätzlich einerseits von der Fläche in Quadratmetern des versorgten Gebäudes (oder Gebäudeteils) und andererseits von der Zone, in der diese sich innerhalb des regionalen Gebiets befindet, ab. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass alle Teile der Region nicht im gleichen Maße erreichbar sind (mit verschiedenen Transportmitteln), was einen größeren Bedarf an Stellplätzen rechtfertigen kann.

Die neuen Normen über das Parken außerhalb der öffentlichen Straße sollen bisweilen sehr unterschiedliche Situationen betreffen; es ist klar, dass der Parkplatzbedarf einer Verwaltung, die nur wenige Bürger empfängt, oder eines Krankenhauses, das zahlreiche Besucher (Patienten, Angehörige, usw.) empfängt, völlig unterschiedlich ist, selbst bei ansonsten unveränderten Voraussetzungen. Ebenso erfordern gewisse Unternehmen die Beibehaltung einer bisweilen umfangreichen Flotte von Dienstfahrzeugen, um ihre Dienste effizient leisten zu können (Krankenhäuser, Wartungsbetriebe, usw.), oder sie benötigen eine hohe Anzahl von Arbeitnehmern auf einem relativ geringen Raum.

Daher ist in Artikel 2.3.54 § 4 ausdrücklich die Möglichkeit für Antragsteller, nach deren Auffassung die Anzahl der genehmigungsfähigen Plätze auf der Grundlage der Artikel 2.3.53 ff. des Gesetzbuches unzureichend ist, vorgesehen (gleichzeitig mit dem Antrag auf Genehmigung), einen Antrag auf Abweichung bei der zuständigen Behörde zu stellen, in dem sie die besonderen Umstände darlegen, die diese Abweichung ihrer Auffassung nach rechtfertigen.

Diesem Antrag muss eine Umweltverträglichkeitsbewertung beigelegt sein, die durch eine zugelassene oder eingetragene unabhängige Person erstellt wurde, und die sich auf die Prüfung des Vorhandenseins dieser besonderen Bedürfnisse und der Notwendigkeit der beantragten Überschreitung, ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und die Mobilität sowie der Maßnahmen, um sie zu vermeiden, zu beseitigen oder zu verringern, bezieht.

Die Bescheinigungen oder Genehmigungen, für die eine Abweichung erzielt wurde, gelten als konform mit der neuen Norm » (ebenda, SS. 41-44).

B.5.3. Während der Diskussion im Ausschuss wurde ferner präzisiert:

« Da Firmenfahrzeuge eine föderale Zuständigkeit bleiben, hat die Region nur ein einziges Mittel, um diesem Teil der Erwerbstätigen einen Anreiz für den Übergang zu einem anderen Verkehrssystem zu bieten, nämlich die Abschaffung der garantierten Stellplätze.

Daher sind die Parkplätze an oder in den Bürogebäuden zu Recht ein besonderer Schwerpunkt dieses Gesetzbuches. Sie sind ein bedeutender Faktor für die Nutzung des Autos bei Fahrten zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsplatz. Wer über einen Stellplatz an seinem Arbeitsort verfügt, wird weiter das Auto benutzen, unabhängig davon, ob es gute öffentliche Verkehrsmittel oder andere Ersatzlösungen gibt.

Es gibt Studien über das Verhalten der Menschen angesichts des Vorhandenseins oder Fehlens von kostenlosen Parkmöglichkeiten am Arbeitsplatz oder der Bereitstellung eines Autos durch das Unternehmen. Selbst ein roter Teppich für öffentliche Verkehrsmittel kann die Leute nicht zu einer Änderung ihres Verhaltens überzeugen.

Die Stellplätze üben eine Sogwirkung aus. Die Verringerung ihrer Anzahl wird sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Der Druck durch das Auto wird abnehmen, und man schafft eine Verbindung zu den Zielen des Plans Iris-2.

Denjenigen, die tatsächlich ein Auto benötigen (KMBs, Kaufleute, Reparaturbetriebe) und die derzeit im Verkehr stecken bleiben, wird die Arbeit erleichtert. Die Maßnahme ist also wirtschaftlich interessant. Weniger Stress, weniger Lärm und bessere Luftqualität » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2012-2013, A-353/2, SS. 13-14).

B.5.4. Mehr allgemein bezwecken die Bestimmungen des BGLKE, durch einen integrierten Ansatz der verschiedenen relevanten Regelwerke den Anforderungen gewisser europäischer Richtlinien im Umweltbereich zu entsprechen sowie die Luftqualität zu verbessern und den Klimawandel sowie die nachteiligen wirtschaftlich-sozialen Folgen hoher Energiekosten zu bekämpfen (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2012-2013, A-353/1, SS. 5, 8-9).

B.6.1. Artikel 16 der Verfassung bestimmt:

«Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn zum Nutzen der Allgemeinheit, in den Fällen und in der Weise, die das Gesetz bestimmt, und gegen gerechte und vorherige Entschädigung ».

Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

«Jede natürliche oder juristische Person hat ein Recht auf Achtung ihres Eigentums. Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn, dass das öffentliche Interesse es verlangt, und nur unter den durch Gesetz und durch die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts vorgesehenen Bedingungen.

Die vorstehenden Bestimmungen beeinträchtigen jedoch in keiner Weise das Recht des Staates, diejenigen Gesetze anzuwenden, die er für die Regelung der Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse oder zur Sicherung der Zahlung der Steuern oder sonstigen Abgaben oder von Geldstrafen für erforderlich hält ».

B.6.2. Da diese internationalrechtliche Bestimmung eine analoge Tragweite hat wie diejenige von Artikel 16 der Verfassung, bilden die darin enthaltenen Garantien ein untrennbares

Ganzes mit denjenigen, die in dieser Verfassungsbestimmung festgelegt sind, weshalb der Gerichtshof bei der Prüfung der angefochtenen Bestimmung beide berücksichtigt.

B.6.3. Artikel 1 des vorerwähnten Zusatzprotokolls bietet nicht nur einen Schutz gegen eine Enteignung oder eine Eigentumsentziehung (Absatz 1 Satz 2), sondern auch gegen jeden Eingriff in das Recht auf Achtung des Eigentums (Absatz 1 Satz 1) und gegen jede Regelung der Benutzung des Eigentums (Absatz 2).

Die Begrenzung des Eigentumsrechts, die sich aus einem Betriebsverbot ergibt, ist nicht einer Enteignung gleichzustellen, sondern stellt eine Regelung der Benutzung des Eigentums im Sinne von Absatz 2 von Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls dar (EuGHMR, Entscheidung, 17. September 2013, *Diaconescu* gegen Rumänien, § 40).

B.7. Jede Einmischung in das Eigentumsrecht muss ein billiges Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen des Allgemeininteresses und denjenigen des Schutzes des Rechtes auf Achtung des Eigentums zustande bringen. Es muss ein vernünftiger Zusammenhang der Verhältnismäßigkeit zwischen den eingesetzten Mitteln und dem angestrebten Ziel bestehen.

B.8.1. Eine Begrenzung der Anzahl der zulässigen Stellplätze führt durch ihren Zweck und ihre Folgen zu einer Einschränkung der Nutzung des Parkplatzes, der Gegenstand der Umweltgenehmigung ist.

B.8.2. Diese Maßnahme bezweckt, die Benutzung des Fahrzeugs für Fahrten zwischen dem Wohnsitz und dem Arbeitsort einzuschränken, um den Straßenverkehr zu entlasten und die Umwelt zu schützen, wobei die Luftqualität verbessert und der Klimawandel bekämpft wird.

B.8.3. Auf dem Gebiet der Umweltpolitik, die in der Sozial- und Wirtschaftspolitik der modernen Gesellschaft eine zentrale Rolle spielt, muss der Gerichtshof unter Berücksichtigung der Verpflichtung, die aufgrund von Artikel 23 Absatz 3 Nr. 4 der Verfassung für die Regionalgesetzgeber gilt, das Recht auf den Schutz einer gesunden Umwelt zu gewährleisten, die Einschätzung des Allgemeininteresses durch diese Gesetzgeber respektieren, sofern diese Einschätzung nicht offensichtlich unvernünftig ist.

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat in diesem Zusammenhang geurteilt:

«Obwohl keine Bestimmung der Konvention spezifisch dazu dient, einen allgemeinen Schutz der Umwelt als solche zu gewährleisten (*Kyrtatos* gegen Griechenland, Nr. 41666/98, § 52, 22. Mai 2003), ist die heutige Gesellschaft immer mehr bemüht, sie zu wahren (*Fredin* gegen Schweden (Nr. 1), 18. Februar 1991, § 48, Serie A Nr. 192). Die Umwelt ist ein Wert, dessen Verteidigung in der öffentlichen Meinung und folglich bei der öffentlichen Hand ein

ständiges und verstärktes Interesse weckt. Die wirtschaftlichen Zwänge und selbst gewisse Grundrechte, wie das Eigentumsrecht, dürften nicht den Vorrang gegenüber Erwägungen des Umweltschutzes erhalten, insbesondere wenn der Staat auf diesem Gebiet gesetzgebend auftritt. Die öffentliche Hand übernimmt dann eine Verantwortung, die konkret durch ihr Eingreifen zum gegebenen Zeitpunkt Gestalt annehmen sollte, um Bestimmungen des Umweltschutzes, deren Umsetzung sie beschlossen hat, nicht vollständig wirkungslos zu machen (*Hamer* gegen Belgien, Nr. 21861/03, § 79, 27. November 2007). Somit sind Einschränkungen des Eigentumsrechts zulässig, allerdings unter der Bedingung, dass ein faires Gleichgewicht zwischen den vorhandenen - individuellen und kollektiven - Interessen gewahrt wird (siehe, *mutatis mutandis*, *Fotopoulou* gegen Griechenland, Nr. 66725/01, 18. November 2004) » (EuGHMR, 3. Mai 2011, *Paratheristikos Oikodomikos Synetairismos Stegaseos Ypallilon Trapezis Tis Ellados* gegen Griechenland, § 50).

« In Bereichen wie demjenigen der Umwelt achtet der Gerichtshof die diesbezügliche Einschätzung durch den nationalen Gesetzgeber, außer wenn sie offensichtlich einer vernünftigen Grundlage entbehrt » (EuGHMR, Entscheidung, 2. März 2006, *Ansay u.a.* gegen Türkei).

« Obwohl die Inhaber von finanziellen Forderungsrechten sich im Allgemeinen auf feste und unantastbare Rechte berufen können, sieht es im Bereich des Städtebaus oder der Raumordnung anders aus, denn diese Bereiche betreffen anders beschaffene Rechte, die im Wesentlichen evolutiv sind. Die Politik des Städtebaus und der Raumordnung gehört an sich zu den Bereichen, in denen der Staat eingreift, insbesondere durch die Regelung bezüglich der Güter im Sinne des Allgemeininteresses oder der Gemeinnützigkeit. In solchen Fällen, in denen das Allgemeininteresse der Gemeinschaft einen vorrangigen Platz einnimmt, vertritt der Gerichtshof den Standpunkt, dass der Ermessensspielraum des Staates größer ist als im Bereich ausschließlich ziviler Rechte » (EuGHMR, 27. April 2004, *Gorraiz Lizarraga u.a.* gegen Spanien, § 70).

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat auch geurteilt, dass « das Eigentum, einschließlich des privaten Eigentums, ebenfalls eine soziale Funktion hat, die unter bestimmten angemessenen Umständen berücksichtigt werden muss, um zu bestimmen, ob ein faires Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen des Allgemeininteresses der Gemeinschaft und den Grundrechten des Einzelnen erzielt wurde » (EuGHMR, 29. März 2011, *Potomska und Potomski* gegen Polen, § 67). In diesem Zusammenhang prüft der Europäische Gerichtshof insbesondere, ob der Kläger zum Zeitpunkt des Eigentumserwerbs des betreffenden Gutes die Eigentumseinschränkungen oder die eventuellen zukünftigen Einschränkungen kannte oder hätte kennen müssen, ob rechtmäßige Erwartungen hinsichtlich der Nutzung seines Eigentumsrechts oder eine Annahme des Risikos beim Kauf bestand, und er prüft den Umfang der auferlegten Einschränkung und die Möglichkeit, vor Gericht die Notwendigkeit dieser Einschränkung anzufechten (ebenda).

B.8.4. Der Ordonnanzgeber verfügt somit über einen bedeutenden Ermessensspielraum, um die Maßnahmen zu bestimmen, die sich als geeignet erweisen, um sein Umweltziel zu erreichen.

Im vorliegenden Fall ist nicht ersichtlich, dass die angefochtenen Bestimmungen offensichtlich irrelevant wären, um das in B.8.2 angeführte Ziel zu erreichen, umso mehr, als Studien die Wechselwirkung der Nutzung des eigenen Fahrzeugs für die Fahrt zum Arbeitsplatz und der Bereitstellung eines Stellplatzes durch den Arbeitgeber aufgezeigt haben (vgl. das zweite Heft der Mobilitätsbeobachtungsstelle der Region Brüssel-Hauptstadt, « *Les pratiques de déplacement à Bruxelles* », S. 56).

Der Ordonnanzgeber konnte auch den Standpunkt vertreten, dass die früheren Regeln nicht auf zufriedenstellende Weise seiner Umweltpolitik entsprachen und dass es zur besseren Verwirklichung des in B.8.2 erwähnten Ziels angebracht war, durch eine Ordonnanz die Höchstzahl der Stellplätze zu begrenzen, die Parkplätze, die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehören, grundsätzlich umfassen dürfen. Insbesondere konnte er bestrebt sein, zu vermeiden, dass der nicht mit den neuen Regeln übereinstimmende Betrieb von Parkplätzen, für die zuvor eine Umweltgenehmigung erteilt worden war, über den Ablauf dieser Genehmigung hinaus fortgesetzt würde.

B.8.5. Der Gerichtshof muss aber noch prüfen, ob der Ordonnanzgeber das faire Gleichgewicht zwischen der Wahrung des Rechtes auf Achtung des Eigentums einerseits und der Verfolgung der Ziele, die er sich gesetzt hat, andererseits, gewahrt hat.

B.8.6. Die angefochtenen Bestimmungen haben nicht zur Folge, den Betrieb aller Stellplätze der Parkplätze, die zu ihrem Anwendungsbereich gehören, zu verbieten, sondern verhindern den Betrieb eines als überzählig betrachteten Teils dieser Stellplätze, nicht nur wegen der Anzahl Quadratmeter des Gebäudes, zu dem der Parkplatz gehört, sondern auch wegen der mehr oder weniger effizienten Versorgung der Zone, in der sich dieses Gebäude befindet, mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der Ordonnanzgeber hat also weder ein allgemeines Verbot, noch eine undifferenzierte Maßnahme angenommen. Überdies sind die durch die angefochtenen Bestimmungen auferlegten Einschränkungen direkt von städtebaulichen Zwängen abgeleitet, denen der Bau von Stellplätzen seit dem Inkrafttreten der Regionalen Städtebauordnung unterliegt, um auf ähnliche Weise die Anzahl der Stellplätze für Gebäude zu begrenzen, ungeachtet dessen, ob sie älter oder neuer sind.

Außerdem hat die durch den Ordonnanzgeber auferlegte Einschränkung keine automatischen Auswirkungen, da davon abgewichen werden kann.

In Artikel 2.3.54 § 4 der angefochtenen Ordonnanz ist nämlich vorgesehen, dass die zuständige Behörde eine Umweltgenehmigung für einen Parkplatz mit mehr Stellplätzen als zulässig erteilen oder verlängern kann, wenn die überzählige Anzahl von Plätzen gerechtfertigt ist, entweder durch die Notwendigkeit, über ausreichend Plätze für Dienstfahrzeuge oder für Fahrzeuge von Besuchern oder Kunden zu verfügen, oder durch spezifische wirtschaftliche oder soziale Notwendigkeiten der Tätigkeiten, die in dem Gebäude ins Auge gefasst werden, zu denen der Parkplatz gehört, oder durch dessen eingeschränkte Erreichbarkeit angesichts der allgemeinen Merkmale der Zone, in der er liegt.

Folglich gelangt der Antragsteller auf eine Umweltgenehmigung, falls er sie beantragt, in den Vorteil einer individuellen Prüfung des Bedarfs an Stellplätzen in Verbindung mit dem Gebäude, zu dem dieser Parkplatz gehört. Es obliegt der zuständigen Behörde, die Abweichungsmöglichkeit zu nutzen, die ihr durch den Ordonnanzgeber zuerkannt wird, unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, das Gleichgewicht zwischen dem Recht auf Achtung des Eigentums und den Zielsetzungen des Ordonnanzgebers zu wahren.

B.9.1. Die klagenden Parteien heben jedoch im Wesentlichen die negativen Auswirkungen der angefochtenen Bestimmungen auf die Betreiber der Parkplätze hervor, die vor dem Inkrafttreten der angefochtenen Bestimmungen eine Umweltgenehmigung erhalten haben, aufgrund deren es ihnen erlaubt ist, die Stellplätze zu betreiben, die nunmehr als überzählig gelten.

B.9.2. Zunächst ist anzumerken, dass die Einschränkung der Anzahl verfügbarer Stellplätze für die derzeitigen Betreiber erst bei Ablauf ihrer Umweltgenehmigung gilt. Der Ordonnanzgeber achtet somit darauf, nicht die Bedingungen zu ändern, unter denen es dem Inhaber der Genehmigung erlaubt worden ist, die betreffenden Stellplätze zeitweilig zu betreiben.

B.9.3. Im Übrigen lässt eine Umweltgenehmigung keine unantastbaren Rechte zugunsten ihres Inhabers entstehen, denn ihre Gültigkeit darf nicht über fünfzehn Jahre hinausgehen, und außerdem können die Bedingungen, unter denen die ausgewiesene Einrichtung betrieben werden kann, im Laufe des Gültigkeitszeitraums der Genehmigung geändert werden. Diese zeitweilige Beschaffenheit ist notwendig, um den Betrieb entsprechend der Entwicklung der Umweltauflagen der öffentlichen Hand anzupassen.

Es entbehrt folglich nicht einer vernünftigen Rechtfertigung, vorgesehen zu haben, dass bei Ablauf der Umweltgenehmigung, die ihm vor dem Inkrafttreten der angefochtenen Bestimmungen erteilt worden ist, der Inhaber der Genehmigung grundsätzlich deren

Verlängerung oder Erneuerung nur unter der Bedingung beantragen kann, dass er die Höchstzahl der zulässigen Stellplätze einhält. Die Erteilung einer Umweltgenehmigung lässt nämlich keine rechtmäßige Erwartung entstehen, unter den gleichen Bedingungen weiterhin die Einrichtung, auf die sie sich bezieht, am Ende ihrer Gültigkeitsdauer betreiben zu können (siehe, in diesem Zusammenhang, *mutatis mutandis*, EuGHMR, 18. Februar 1991, *Fredin* gegen Schweden, § 54; Entscheidung, 30. November 2010, *Oklesen u.a.* gegen Slowenien, §§ 59-63).

Im Übrigen kann von jedem umsichtigen Unternehmer erwartet werden, dass er darauf achtet, im Besitz aller relevanten Informationen zu sein, bevor er hohe Investitionen in Angriff nimmt (EuGHMR, Entscheidung, 17. Dezember 2013, *Crash 2000 OOD* gegen Bulgarien, § 63). Folglich kann man rechtmäßig erwarten, dass eine Person, die einen Parkplatz betreiben möchte, eine gründliche Kenntnis der Bedingungen besitzt, unter denen der Betrieb dieser Art von Einrichtungen erlaubt ist, und insbesondere über die zeitweilige Beschaffenheit der Genehmigung informiert ist.

B.9.4. Die Maßnahme ist umso weniger unverhältnismäßig, als die bestehenden und aufgrund der angefochtenen Bestimmungen als überzählig betrachteten Stellplätze nicht notwendigerweise materiell beseitigt werden müssen. Sie können ebenso verkauft oder anders genutzt werden, beispielsweise als öffentliche Stellplätze oder als Stellplätze für Wohnfunktionen, und als solche gegebenenfalls gegen Entgelt betrieben werden.

Artikel 2.3.52 § 3 Absatz 2 des BGLKE sieht diesbezüglich vor, dass die Regionalregierung einen Begleitdienst zur Erleichterung einer solchen Umnutzung bestimmen kann.

Aufgrund der Artikel 10 und 11 des Erlasses der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt vom 16. Januar 2014 « über die Registrierung der mit der Umweltverträglichkeitsbewertung beauftragten Personen, über den Begleitdienst und die mit der Kontrolle beauftragten Beamten im Sinne von Buch 2 Titel 3 Kapitel 3 des Brüsseler Gesetzbuches über Luft, Klima und Energiebeherrschung » wird dieser Begleitdienst durch das Brüsseler Institut für Umweltmanagement gewährleistet, und besteht er darin, eine « individuelle Begleitung » anzubieten, insbesondere in Bezug auf « Zugang zur Information und zur Beratung über die geltenden Regelungen und Verfahren; Hilfe bei der Entscheidung und den technischen Möglichkeiten, insbesondere unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, technischen, architektonischen und städtebaulichen Zwänge in Verbindung mit der Umnutzung der Stellplätze; Hilfe bei der Abfassung von Vereinbarungen oder Mietverträgen, die mit den Änderungen der Zweckbestimmung der Stellplätze einhergehen ».

Im Übrigen kann der Inhaber der Umweltgenehmigung es der Parkplatzagentur überlassen, die überzähligen Stellplätze, die eine neue Nutzung als öffentliche Stellplätze erhalten, zu verwalten (Artikel 2.3.52 § 3 letzter Absatz).

Die klagenden Parteien führen keine konkreten Elemente an, aus denen ersichtlich wäre, dass die Verwirklichung dieser Alternativen aus technischer oder wirtschaftlicher Sicht unmöglich wäre.

B.9.5. Im Übrigen kann der Inhaber der Umweltgenehmigung zum Zeitpunkt ihrer Verlängerung beschließen, die ursprüngliche Zweckbestimmung der überzähligen Stellplätze gegen Zahlung einer Umweltsteuer beizubehalten. Die zuständige Behörde kann es ihm ebenfalls erlauben, gegen Zahlung einer Umweltsteuer diese überzähligen Plätze bei der Erneuerung seiner Genehmigung beizubehalten.

Diese Umweltsteuer ist nicht derart hoch, dass sie zu einer unvernünftigen Belastung für den Betreiber führen würde, auch wenn ihr Betrag jedes Jahr um ein Zehntel steigt. Die klagenden Parteien haben im Übrigen kein konkretes Element vorgelegt, aus dem ersichtlich wäre, dass diese jährlichen Erhöhungen untragbare finanzielle Auswirkungen für die Betreiber zur Folge haben würden. Außerdem ist diese Steuer für die in der Zone C, das heißt der am wenigsten gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgten Zone, gelegenen Stellplätze erst ab dem 1. Januar 2022 geschuldet (Artikel 2.3.56).

Folglich kann angesichts der Zielsetzung und der den betroffenen Betreibern überlassenen Alternativen dem Ordonnanzgeber nicht vorgeworfen werden, einen Betrag festgesetzt zu haben, der, während er innerhalb vernünftiger Grenzen bleibt, doch ausreichend abschreckend ist, um die Betreiber zu veranlassen, ihre überzähligen Stellplätze abzutreten oder einer anderen Nutzung zuzuführen.

B.9.6. Schließlich verfügt der jetzige Betreiber immer noch über die Möglichkeit, eine Abweichung von den durch die Ordonnanz auferlegten Einschränkungen zu beantragen, indem er die spezifischen Merkmale seiner Einrichtung geltend macht, was eine individuelle Prüfung seiner Situation durch die zuständige Verwaltungsbehörde gewährleistet, wonach diese eine Entscheidung trifft, gegen die eine gerichtliche Beschwerde eingereicht werden kann.

B.10.1. Die klagenden Parteien bemängeln auch das Fehlen jeglicher Entschädigung zugunsten eines Inhabers der Umweltgenehmigung, der beschließt, die überzähligen Stellplätze abzuschaffen oder umzunutzen. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5711 führt diesbezüglich auch den Grundsatz der Gleichheit vor den öffentlichen Lasten an.

B.10.2. Der bloße Umstand, dass die Behörden Einschränkungen des Eigentumsrechtes im Sinne des Allgemeininteresses auferlegen, hat nicht zur Folge, dass sie zu einer Entschädigung verpflichtet wären.

Die Festlegung einer durch oder aufgrund einer Gesetzesbestimmung auferlegten gemeinnützigen Dienstbarkeit oder einer Einschränkung eines Eigentumsrechts im Sinne des Allgemeininteresses verleiht im Prinzip dem Eigentümer des belasteten unbeweglichen Gutes kein Recht auf eine Entschädigung (Kass., 16. März 1990, *Pas.*, 1990, I, Nr. 427).

Ebenso, « wenn eine Maßnahme zur Regelung der Benutzung des Eigentums in Frage gestellt wird, ist das Fehlen einer Entschädigung einer der zu berücksichtigenden Faktoren, um festzustellen, ob ein faires Gleichgewicht eingehalten wurde, aber es kann alleine keinen Verstoß gegen Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls darstellen » (siehe insbesondere EuGHMR, Große Kammer, 29. März 2010, *Depalle* gegen Frankreich, § 91; 26. April 2011, *Antunes Rodrigues* gegen Portugal, § 32). Eine vergleichbare Überlegung kann in Bezug auf « den sinkenden Marktwert des betreffenden Gebäudes » angestellt werden (EuGHMR, 26. April 2011, vorerwähnt, § 37).

Der Europäische Gerichtshof hebt ferner hervor, dass « die Verhältnismäßigkeit einer Beeinträchtigung des Rechtes auf Achtung des Eigentums » nicht nur von einer Entschädigung abhängen kann, sondern auch « vom Bestehen von Verfahrensgarantien, die gewährleisten, dass die Anwendung des Systems und seine Folgen für den Eigentümer weder willkürlich noch unvorhersehbar sind » (EuGHMR, Entscheidung, 31. Mai 2011, *Mirela Cernea u.a.* gegen Rumänien, § 37).

B.10.3. Folglich kann nur davon ausgegangen werden, dass die Einschränkung des Eigentumsrechts durch die angefochtenen Bestimmungen eine Entschädigung erfordern würde, wenn die Belastung, die dem betroffenen Eigentümer durch sie auferlegt wird, unverhältnismäßig gegenüber der angestrebten Umweltzielsetzung wäre (siehe u.a. EuGHMR, 15. Juli 2011, *Varfis* gegen Griechenland, §§ 29-30).

Ebenso verhindert es der Grundsatz der Gleichheit der Bürger vor den öffentlichen Lasten, dass die Behörden ohne Ausgleich Lasten auferlegen würden, die über diejenigen hinausgehen würden, die der Einzelne im Sinne des Allgemeininteresses auf sich nehmen muss. Aus diesem Grundsatz ist abzuleiten, dass die unverhältnismäßigen nachteiligen Folgen - das heißt die über das Normale hinausgehenden gesellschaftlichen oder beruflichen Risiken für eine begrenzte Gruppe von Bürgern oder Einrichtungen - einer an sich rechtmäßigen Zwangsmaßnahme nicht

den betroffenen Personen auferlegt werden dürfen, sondern in gleicher Weise auf die Allgemeinheit verteilt werden müssen.

B.10.4. Unter Berücksichtigung des in B.9.1 bis B.9.6 Erwähnten kann die Möglichkeit des derzeitigen Betreibers eines Parkplatzes, auf den die angefochtenen Bestimmungen Anwendung finden, bei Ablauf der Gültigkeitsdauer der ihm erteilten Genehmigung zwischen der Streichung einer gewissen Anzahl Stellplätze, ihrer Umnutzung, ihres Verkaufs oder gegebenenfalls der Zahlung einer Umweltsteuer zu wählen, nicht als unverhältnismäßige Belastung oder als außergewöhnliches Risiko angesehen werden.

B.10.5. Insofern im ersten Klagegrund der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5750 noch bemängelt wird, dass die angefochtenen Bestimmungen es den betreffenden Personen nicht ermöglichen würden, die etwaigen Änderungen in der Abgrenzung der drei relevanten Zonen für die Berechnung der Anzahl zulässiger Stellplätze und des Betrags der für jeden überzähligen Platz geschuldeten Umweltsteuer vorherzusehen, deckt er sich in diesem Maße mit dem zweiten Teil des dritten Klagegrunds der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5751.

B.11.1. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751 bemängelt auch, dass die angefochtenen Bestimmungen das wirtschaftliche Gleichgewicht des Mietvertrags, den der Eigentümer des Parkplatzes gegebenenfalls mit einem Dritten geschlossen hätte, verletzen würden.

Der Inhaber der Umweltgenehmigung, durch die es ihm erlaubt wird, den Parkplatz zu betreiben, besitzt ein solches Recht nur für die Gültigkeitsdauer der ihm erteilten Genehmigung. Es kann dem Ordonnanzgeber also nicht vorgeworfen werden, die rechtmäßigen Erwartungen missachtet zu haben, indem er ihm eine Einschränkung der Anzahl Stellplätze auferlegt hat, die er nach der Gültigkeitsdauer der ihm erteilten Genehmigung betreiben könnte. Der Umstand, dass der Eigentümer die Büroflächen und die dazu gehörigen Parkplätze für einen Zeitraum, der über die Dauer der erteilten Umweltgenehmigung hinausreicht, vermietet hat, hängt nicht mit den angefochtenen Bestimmungen zusammen (siehe, *mutatis mutandis*, EuGHMR, Entscheidung, 17. Dezember 2013, *Crash 2000 OOD* gegen Bulgarien, § 77).

B.11.2. Dieselbe klagende Partei wirft dem Ordonnanzgeber ferner vor, es einem Betreiber, der nicht Eigentümer des Parkplatzes sei, zu ermöglichen, sich für eine Umnutzung zu entscheiden, was endgültig gegenüber dem Eigentümer geltend gemacht werden könne.

B.11.3. Artikel 13^{ter} § 1 der Ordonnanz vom 5. Juni 1997 bezüglich der Umweltgenehmigungen, eingefügt durch das BGLKE, sieht vor, dass der Verzicht auf

überzählige Stellplätze durch den Inhaber einer Umweltgenehmigung endgültige und unwiderrufliche Folgen hat.

Auf die Frage des Gerichtshofes hin hat die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt bestätigt, dass dieser Verzicht gegenüber dem Eigentümer des Parkplatzes geltend gemacht werden könne, selbst wenn er nicht dessen Betreiber sei.

B.11.4. Es ist jedoch anzumerken, dass der Inhaber der Genehmigung für sein etwaiges Fehlverhalten haftbar sein wird, wenn sich daraus ein Schaden für den besagten Eigentümer ergibt.

B.11.5. Ein Eigentümer, der seine Stellplätze einem Dritten vermietet hat, dem es obliegt, für deren Betrieb eine Umweltgenehmigung zu erhalten, befindet sich im Übrigen, wenn sein Vertragspartner beschließt, auf die überzähligen Stellplätze zu verzichten, zum Zeitpunkt der Beantragung der Verlängerung seiner Genehmigung, in einer Situation, die mit derjenigen des Eigentümers eines Parkplatzes vergleichbar ist, für den keine Umweltgenehmigung vor dem Inkrafttreten der angefochtenen Bestimmungen erteilt worden ist.

In beiden Fällen ist nämlich der Betrieb überzähliger Stellplätze gegen Zahlung einer Umweltsteuer ausgeschlossen.

B.11.6. Der Umstand, dass eine Person nicht die Rechte ausübt, die sie aus bestimmten Rechtsvorschriften ableitet, kann ihrerseits kein unantastbares Recht darauf entstehen lassen, dass die Bedingungen, unter denen sie dieses Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt ausüben konnte, im Anschluss und für die Zukunft nicht abgeändert würden. Im Gegensatz, ihre Passivität erhöht grundsätzlich die Gefahr, dass es zu einer für sie nachteiligen Änderung des normativen Rahmens kommt.

Indem er es annimmt, eine Drittpartei bezüglich der seinem Vertragspartner erteilten Umweltgenehmigung zu sein, hat der Eigentümer eine eigenständige Entscheidung getroffen, die dem Willen gleichzusetzen ist, nicht das Recht auf Betreiben des ihm gehörenden Parkplatzes auszuüben unter den Bedingungen, die durch die vor dem Inkrafttreten der angefochtenen Bestimmungen geltenden Rechtsvorschriften festgelegt waren. Dem Ordonnanzgeber kann folglich nicht vorgeworfen werden, die Bedingungen geändert zu haben, unter denen dieser Eigentümer zum ersten Mal eine Umweltgenehmigung nach dem Inkrafttreten der angefochtenen Ordonnanz erhalten kann.

B.12.1. Die klagenden Parteien führen ferner die besondere Situation der Eigentümer von Parkplätzen an, die die Genehmigung oder sogar die Verpflichtung erhalten hätten, eine Mindestanzahl von Stellplätzen vorzusehen, aufgrund der Städtebauregeln, die zum Zeitpunkt der Errichtung des Gebäudes, zu dem diese Plätze gehörten, anwendbar gewesen seien. Sie zitieren diesbezüglich das Rundschreiben des Ministers der Öffentlichen Arbeiten Nr. 59 vom 17. Juni 1970 (das so genannte « Rundschreiben De Saeger »).

B.12.2. Es steht den Behörden frei, ihre Städtebau- oder Umweltpolitik zu ändern, sowie dem Ordonnanzgeber, von den von der ausführenden Gewalt erlassenen Regeln abzuweichen. Jede Gesetzesänderung würde unmöglich, wenn man davon ausgehen würde, dass eine neue Bestimmung aus dem bloßen Grund, dass sie die Anwendungsbedingungen der früheren Rechtsvorschriften ändert, gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit verstoßen würde, nur weil sie die Anwendungsbedingungen der früheren Rechtsvorschriften ändert oder nur weil sie die Berechnungen derjenigen stören würde, die von der früheren Situation ausgegangen sind.

Wenn der Gesetzgeber der Auffassung ist, dass eine Änderung der Politik erforderlich ist, kann er im Übrigen beschließen, sie unverzüglich wirksam werden zu lassen, und er ist grundsätzlich nicht verpflichtet, eine Übergangsregelung vorzusehen. Gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung wird nur dann verstoßen, wenn das Fehlen einer Übergangsmaßnahme zu einem Behandlungsunterschied führt, der nicht vernünftig gerechtfertigt ist, oder wenn der Grundsatz des rechtmäßigen Vertrauens auf übermäßige Weise verletzt wird. Der Grundsatz des rechtmäßigen Vertrauens ist eng mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit verbunden, der es dem Gesetzgeber verbietet, ohne objektive und vernünftige Rechtfertigung das Interesse der Rechtsunterworfenen, in der Lage zu sein, die Rechtsfolgen ihrer Handlungen vorherzusehen, zu beeinträchtigen.

B.12.3. Es trifft zwar zu, dass das durch die klagenden Parteien angeführte Rundschreiben grundsätzlich vorschrieb, insbesondere bei der Errichtung von Bürogebäuden eine Anzahl von Stellplätzen vorzusehen, doch es ist festzustellen, dass keine seiner Bestimmungen vorschrieb, diesen eine besondere Zweckbestimmung zu verleihen. Wenn also gewisse Eigentümer von Bürogebäuden verpflichtet worden sind, Stellplätze einzurichten, konnten diese städtebaulichen Auflagen bei ihnen nicht die rechtmäßige Erwartung entstehen lassen, dass diese Stellplätze nur benutzt werden dürften, um sie für die Fahrzeuge der Personen zur Verfügung zu stellen, die in dem betreffenden Gebäude arbeiten.

Im Übrigen machte die Allgemeine Arbeitsschutzordnung vom 11. Februar 1946 bereits den Betrieb von Autogaragen, in denen wenigstens drei Fahrzeuge untergebracht werden konnten, vom Erhalt einer zeitweiligen Verwaltungsgenehmigung abhängig. Folglich galt, zumindest seit

dem Inkrafttreten der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung, das heißt einem Datum vor demjenigen des Inkrafttretens des von den klagenden Parteien erwähnten Rundschreibens, das Recht zum Betreiben überdachter Parkplätze, nämlich derjenigen, deren Errichtung am teuersten ist und bei denen die Umnutzung besonders hohe Investitionen erfordern kann, nur zeitweilig.

B.13. Die angefochtenen Bestimmungen verstoßen also nicht gegen Artikel 16 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention und mit dem Grundsatz der Gleichheit vor den öffentlichen Lasten.

B.14. Die Prüfung der Vereinbarkeit der angefochtenen Bestimmungen mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit führt nicht zu einer anderen Schlussfolgerung.

Die Handels- und Gewerbefreiheit kann nämlich nicht als eine absolute Freiheit angesehen werden. In sehr vielen Fällen schränkt eine Gesetzesnorm - sei es im Wirtschaftssektor oder in anderen Sektoren - die Handlungsfreiheit der beteiligten Personen oder Unternehmen ein und hat somit notwendigerweise Auswirkungen auf die Handels- und Gewerbefreiheit. Der Gesetzgeber würde gegen die Handels- und Gewerbefreiheit im Sinne von Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen nur verstoßen, wenn er diese Freiheit einschränken würde, ohne dass es hierzu irgendeine Notwendigkeit gäbe, oder wenn diese Einschränkung absolut unverhältnismäßig gegenüber der Zielsetzung wäre oder diesen Grundsatz derart verletzen würde, dass die Wirtschafts- und Währungsunion hierdurch gefährdet würde.

Unter Berücksichtigung des in B.8.1 bis B.13 Erwähnten entbehrt die Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit durch die angefochtenen Bestimmungen weder einer Notwendigkeit, noch ist sie unverhältnismäßig, und sie gefährdet nicht die Wirtschafts- und Währungsunion.

B.15. Der erste Klagegrund in den Rechtssachen Nrn. 5750 und 5751 ist unbegründet.

In Bezug auf den ersten Teil des zweiten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 5750 und den zweiten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 5751

B.16.1. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750 ist der Auffassung, dass die von ihr angefochtenen Bestimmungen in Widerspruch zu den Artikeln 10, 11 und 172 der Verfassung stünden, gegebenenfalls in Verbindung mit dem Grundsatz der Handels- und

Gewerbefreiheit, mit dem Grundsatz der Gleichheit der Bürger vor den öffentlichen Lasten und mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention, insofern sie nur auf gewisse Kategorien der Parkplätze, die dem Erhalt einer Umweltgenehmigung unterlägen, Anwendung fänden.

Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751 übt Kritik an derselben Unterscheidung, die sie für im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung stehend hält.

B.16.2. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt stellt das Interesse der klagenden Partei in der Rechtssache Nr. 5750 an dem Klagegrund in Abrede, insofern sie bemängelt, dass der Ordonnanzgeber den öffentlichen Parkplätzen nicht die angefochtenen Bestimmungen auferlegt habe.

Da die erste klagende Partei das erforderliche Interesse an der Beantragung der Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung nachgewiesen hat, braucht sie darüber hinaus kein Interesse am Klagegrund nachzuweisen.

B.16.3. Die Einrede wird abgewiesen.

B.17. Im Laufe der Vorarbeiten wurde der von den klagenden Parteien bemängelte Behandlungsunterschied wie folgt begründet:

« In Artikel 2.3.52 wird der Anwendungsbereich der neuen Normen präzisiert. In dem Artikel werden einerseits die Stellplätze, die zu Privatwohnungen gehören, und andererseits diejenigen, die als öffentlicher Parkplatz bestimmt sind, davon ausgeschlossen.

In Bezug auf die erste Kategorie ist es in der Tat nicht notwendig, die Stellplätze für Privatwohnungen ins Auge zu fassen, da die Häufigkeit der Autofahrten der Bewohner für die alltäglichen oder kürzeren Strecken, die das Wesentliche des durch sie ausgelösten Verkehrs darstellen, an erster Stelle vom Bestehen von Stellplätzen am Zielort abhängt.

In Bezug auf die öffentlichen Parkplätze erscheint die Anwendung der neuen Normen weder notwendig noch gerechtfertigt angesichts ihres eigentlichen Zwecks und des Umstandes, dass sie bereits Gegenstand einer Sonderregelung sind, die es der Regierung ermöglicht, ihre Anordnung und ihren Betrieb zu kontrollieren.

Im Artikel ist andererseits der Ausschluss mehrerer Tätigkeitssektoren vorgesehen: Tätigkeiten des Handwerks, der Industrie, der Logistik und der Lagerung, usw. Ihr Bedarf an zusätzlichen Flächen führt nämlich in den meisten Fällen dazu, dass diese Tätigkeiten ziemlich weit von Knotenpunkten der öffentlichen Verkehrsmittel angesiedelt sind. Im Übrigen und mehr allgemein besteht für diese Sektoren kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Bodenfläche und der Anzahl der dort beschäftigten Arbeitnehmer. Dies ist beispielsweise der Fall für Supermärkte, die einen bedeutenden Verkehrsfluss von Kunden für den Transport der gekauften Güter auslösen, oder für Krankenhäuser, die zahlreiche Besucher aufnehmen

(Patienten, Familie); ebenso erfordern gewisse Unternehmen eine bisweilen umfangreiche Flotte von Dienstfahrzeugen, um ihre Dienstleistungen effizient auszuführen (wie Wartungsunternehmen, usw.), oder sie benötigen eine hohe Anzahl von Arbeitnehmern in einem relativ beschränkten Raum. Die Anwendung der neuen Normen auf diese Sektoren ist folglich nicht gerechtfertigt.

Es ist zu präzisieren, dass die Abweichung bezüglich der 'Einrichtungen kollektiven Interesses oder solche des öffentlichen Dienstes' sich selbstverständlich auf die Stellplätze für das Parken von Dienstfahrzeugen beschränkt und nicht für die Fahrzeuge der Personalmitglieder gilt, die für ihre Fahrten vom Wohnsitz zum Arbeitsplatz benutzt werden.

Ein anderer Ausschluss betrifft die Taxidienste. Diese bieten nämlich ergänzend zu den öffentlichen Verkehrsmitteln permanent einen aktiven Transportdienst. Dieser Ausschluss ist an erster Stelle aus Gründen der spezifischen Zeitpläne des Sektors gerechtfertigt; die meisten Taxifahrer beginnen oder beenden ihren Dienst innerhalb der Zeitspanne, in der kein Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln besteht. Hinzu kommt ein logistischer Grund, der vergleichbar ist mit demjenigen, der für die in Nr. 3 von Paragraph 3 desselben Artikels vorgesehenen Sektoren angeführt wurde; die durch 'Bürogebäude' eingenommene Fläche (Abwicklung von Telefongesprächen, Verwaltungsdienste, usw.) ist minimal im Vergleich zum spezifischen Flächenbedarf für das Parken der Fahrzeuge der sich in Betrieb befindenden Taxiflotte und der Fahrzeuge, die von den Fahrern für ihre Fahrten vom Wohnsitz zum Arbeitsplatz benutzt werden. Die Stellplätze von Taxidiensten, die von der Befreiung betroffen sind, befinden sich ohne Ausnahme in der Region, die Betriebslizenzen der betreffenden Taxis ausgestellt hat.

Für die Dienstleistungen des Carsharing gilt ein gleichartiger Ausschluss. Sie werden definiert als Dienste, bei denen die angeschlossenen Benutzer eine gemeinsame Flotte von Kraftfahrzeugen zusammenlegen, so dass der Angeschlossene Zugang zu einem Fahrzeug ohne Fahrer für die Strecke seiner Wahl und für eine begrenzte Dauer haben kann. Der Carsharing-Dienst und der Begriff des 'Angeschlossenen', der damit einhergeht, schließen selbstverständlich Firmenfahrzeuge oder privat nutzbare Dienstfahrzeuge aus, aber auch die Dienstfahrzeuge eines Unternehmens. Das Gleiche würde gelten für den Fall, dass ein Unternehmen von einem Carsharing-Betreiber das ausschließliche Recht für sein Personal, ein oder mehrere Fahrzeuge der Flotte dieses Betreibers zu benutzen, erhalten müsste. Diese Fahrzeuge würden als zu diesem Unternehmen gehörende Fahrzeuge berechnet, sobald sie deren ausschließliches Nutzungsrecht besitzen» (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2012-2013, A-353/1, SS. 41-43).

B.18. Durch die Annahme der angefochtenen Bestimmungen bezweckte der Ordonnanzgeber, den Automobilverkehr durch Fahrten zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle zu verringern. Dieses Ziel, das zur Verbesserung der Luftqualität, zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Entlastung des Verkehrs beiträgt, ist legitim.

Man kann dem Ordonnanzgeber unter Berücksichtigung seines breiten Ermessensspielraums auf diesem Gebiet nicht vorwerfen, Maßnahmen bevorzugt zu haben, die dazu dienen, von gewissen Fahrten abzuhalten, die einen erheblichen Anteil des Straßenverkehrs auf dem Gebiet der Region darstellen und spezifische Probleme bezüglich der Mobilität und der Rücksichtnahme auf die Umwelt aufwerfen, da sie im Wesentlichen zu den Hauptverkehrszeiten

stattfinden, was zu einer noch größeren Überlastung des Verkehrs und einer damit verbundenen Erhöhung der Emissionen in die Luft führt.

B.19. Der Gerichtshof muss aber noch prüfen, ob der Ordonnanzgeber dadurch, dass er gewisse Parkplätze, die der Erteilung einer Umweltgenehmigung unterliegen, von den durch die angefochtenen Bestimmungen auferlegten Einschränkungen ausschließt, nicht einen unverhältnismäßigen Behandlungsunterschied eingeführt hat.

B.20.1. Der Ausschluss der Stellplätze, die ausschließlich für Taxidienste, die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer oder für einen Carsharing-Dienst bestimmt sind, aus dem Anwendungsbereich der angefochtenen Bestimmungen entbehrt nicht einer vernünftigen Rechtfertigung. Wie in der Tat während der Vorarbeiten zu der angefochtenen Ordonnanz angemerkt wurde, handelt es sich um Tätigkeiten, die einerseits das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt ergänzen, und andererseits das Management einer leicht verfügbaren Fahrzeugflotte erfordern. Außerdem kann angenommen werden, dass die Dienstzeiten der in diesem Sektor tätigen Personen im Allgemeinen nicht mit denjenigen der öffentlichen Verkehrsmittel übereinstimmen.

B.20.2. Ebenso hat der Ordonnanzgeber nicht unvernünftig gehandelt, indem er die öffentlichen Parkplätze von den durch die angefochtenen Bestimmungen auferlegten Verpflichtungen befreite. Solche Stellplätze sind nämlich nicht ausschließlich dazu bestimmt, die Fahrzeuge von Personen aufzunehmen, die sich zu ihrer Arbeit begeben, sondern *per definitionem* jedem zugänglich, sei es kostenlos oder gegen Entgelt. Überdies können diese Stellplätze, gerade weil sie öffentlich zugänglich sind, eine Rolle in einem fließenden und multimodalen Management der Fahrten auf dem Gebiet der Region spielen, insbesondere als Parkplätze mit abschreckender Wirkung.

B.20.3. Der Ausschluss der für Wohnfunktionen bestimmten Stellplätze aus dem Anwendungsbereich der angefochtenen Bestimmungen steht ebenfalls nicht im Widerspruch zum Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung. Es genügt nämlich die Feststellung, dass der Ordonnanzgeber über das hinaus gegangen wäre, was notwendig ist, um seine Zielsetzung zu verwirklichen, wenn er nicht nur die Anzahl der Stellplätze an den Arbeitsplätzen, sondern auch die verfügbaren Stellplätze am Wohnort der in der Region Brüssel-Hauptstadt wohnhaften Arbeitnehmer begrenzt hätte. Außerdem dienen die Stellplätze für Wohnzwecke nicht ausschließlich dazu, die Fahrten vom Wohnort zur Arbeitsstelle zu erleichtern, wobei diese sich überdies außerhalb dieser Region befinden kann.

B.20.4. Der Ausschluss der Stellplätze, die ausschließlich für Tätigkeiten des Handwerks, der Industrie, der Logistik, der Lagerung oder der Produktion von materiellen Diensten, für Geschäfte, Großhandel, große Fachgeschäfte, Einrichtungen kollektiven Interesses oder solche des öffentlichen Dienstes und für Hotelbetriebe bestimmt sind, ist vernünftig gerechtfertigt durch die spezifischen Merkmale dieser Tätigkeiten.

Wie in der Tat in den Vorarbeiten angeführt wurde, setzen diese Tätigkeiten einerseits zahlreiche und regelmäßige Kontakte mit Personen außerhalb des Unternehmens, insbesondere Lieferanten und Kunden, voraus, während gewisse unter ihnen die Bereitstellung einer Flotte von leicht zugänglichen Dienstfahrzeugen erfordern oder so ausgeführt werden, dass die Fläche des Gebäudes, in dem sie stattfinden, nicht auf angemessene Weise die Zahl der Personen, die dort eine Berufstätigkeit ausüben, widerspiegelt. Solche Merkmale bestehen nicht oder nur in wesentlich geringerem Maße im Falle von Bürogebäuden oder von Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter.

Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass die Betreiber von Parkplätzen, die zu Bürogebäuden oder zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehören, eine Abweichung von der Höchstzahl der zulässigen Stellplätze beantragen können, insbesondere indem sie die Notwendigkeit geltend machen, über eine bedeutende Flotte von Dienstfahrzeugen oder eine große Anzahl von Stellplätzen für Besucher oder Kunden zu verfügen.

B.20.5. Durch die Befreiung der Kategorie von Parkplätzen im Sinne von Artikel 2.3.52 § 3 des BGLKE hat der Ordonnanzgeber daher nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung verstoßen.

Die Prüfung der angefochtenen Bestimmungen anhand von Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention, des Grundsatzes der Handels- und Gewerbefreiheit und des Grundsatzes der Gleichheit der Bürger vor den öffentlichen Lasten führt nicht zu einer anderen Schlussfolgerung.

B.21. Der erste Teil des zweiten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 5750 und der zweite Klagegrund in der Rechtssache Nr. 5751 sind unbegründet.

In Bezug auf den zweiten Teil des zweiten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 5750

B.22. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750 bemängelt auch die identische Behandlung, die sich aus den angefochtenen Bestimmungen ergebe zwischen den Inhabern einer Umweltgenehmigung, die deren Verlängerung beantragten, einerseits, und den Antragstellern auf einer Umweltgenehmigung andererseits. Nach Darlegung dieser Partei würden diese beiden Kategorien von Personen sich nämlich in unterschiedlichen Situationen befinden, da nur die Ersteren über ein Dokument verfügten, das ihnen den Betrieb der betreffenden Stellplätze erlaube.

B.23.1. Aufgrund von Artikel 2.3.54 § 1 des BGLKE gilt die Einschränkung der Anzahl Stellplätze, die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehören, nur bis zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Antrag auf Erhalt oder Verlängerung einer Umweltgenehmigung eingereicht wird. Folglich unterliegt erst nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Umweltgenehmigung, die vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen erteilt worden ist, der Inhaber einer solchen Genehmigung der Einschränkung der Anzahl Stellplätze, die nunmehr zugelassen sind.

Wie bereits in B.9.3 dargelegt wurde, lässt die Erteilung einer Umweltgenehmigung jedoch keine unantastbaren Rechte auf Seiten ihres Inhabers entstehen. Eine solche Genehmigung kann außerdem nur für einen maximalen Zeitraum von fünfzehn Jahren erteilt werden.

B.23.2. Unter diesen Umständen befinden sich der Inhaber einer Umweltgenehmigung, der deren Verlängerung beantragt, und der Antragsteller auf eine neue Umweltgenehmigung nicht in derart unterschiedlichen Situationen, dass sie hinsichtlich der Verpflichtung zur Einhaltung der Einschränkungen der Anzahl Stellplätze, die die betreffenden Parkplätzen umfassen dürfen, unterschiedlich behandelt werden müssten.

B.23.3. Überdies hat der Ordonnanzgeber die für diese beiden Kategorien von Betreibern geltenden Rechtsregelungen nicht vollkommen vereinheitlicht. Der Inhaber einer Umweltgenehmigung, der deren Verlängerung beantragt, hat nämlich die Möglichkeit, die Höchstzahl der zulässigen Stellplätze um zwei Einheiten zu überschreiten (Artikel 2.3.52 § 1 des BGLKE) und überzählige Stellplätze gegen Zahlung der Umweltsteuer zu betreiben (Artikel 2.3.55 des BGLKE).

B.23.4. Die durch die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750 bemängelte identische Behandlung verstößt daher nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung. Die Prüfung der

angefochtenen Bestimmungen anhand der anderen Referenznormen, die zur Untermauerung dieses Klagegrunds angeführt werden, führt nicht zu einer anderen Schlussfolgerung.

B.24. Der zweite Teil des zweiten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 5750 ist unbegründet.

In Bezug auf den dritten Teil des zweiten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 5750

B.25.1. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5750 bemängelt ferner die angefochtenen Bestimmungen, insofern dadurch der Grundsatz der Gleichheit vor den öffentlichen Lasten missachtet werde, weil nur die Betreiber von Parkplätzen, die zu Bürogebäuden sowie zu Flächen für Tätigkeiten der Hochtechnologie oder der Produktion immaterieller Güter gehörten, verpflichtet würden, die Anzahl der Stellplätze über die sie verfügen, ohne Entschädigung und ohne finanziellen Ausgleich zu begrenzen.

B.25.2. Folglich deckt sich der dritte Teil des zweiten Klagegrunds dieser klagenden Partei mit ihrem ersten Klagegrund und dem ersten Teil ihres zweiten Klagegrunds.

B.26. Aus den Gründen, die einerseits in B.8.1 bis B.13 und andererseits in B.19 bis B.20 dargelegt wurden, ist dieser Teil unbegründet.

In Bezug auf den dritten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 5751

B.27.1. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751 leitet einen dritten Klagegrund ab aus einem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung und dem Grundsatz der Rechtssicherheit.

B.27.2. Der Gerichtshof darf keine direkte Prüfung anhand allgemeiner Rechtsgrundsätze vornehmen. Wenn sich jedoch die Frage nach der Vereinbarkeit mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung stellt, muss der Gerichtshof untersuchen, ob eine gesetzliche Maßnahme, die einen Behandlungsunterschied beinhaltet, auf einem objektiven und relevanten Kriterium im Lichte der Zielsetzung des Gesetzgebers beruht und ob sie auf unverhältnismäßige Weise die Rechte einer Kategorie von Personen verletzt, wobei diese Rechte insbesondere aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen abgeleitet werden können. Somit ist der Gerichtshof befugt, im Rahmen seiner Prüfung anhand des Gleichheitsgrundsatzes auch allgemeine Rechtsgrundsätze zu berücksichtigen, und zwar insbesondere den Grundsatz der Rechtssicherheit.

B.28.1. Im ersten Teil ihres dritten Klagegrunds bemängelt die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751 den Umstand, dass die angefochtenen Bestimmungen chronologisch zunächst auf die Parkplätze Anwendung fänden, die zu Gebäuden gehörten, die während der Geltungsdauer des Rundschreibens « De Saeger » gebaut worden seien.

B.28.2. Es kann dem Ordonnanzgeber nicht vorgeworfen werden, zugunsten der Inhaber einer noch gültigen Umweltgenehmigung die Verpflichtung zur Einhaltung der angefochtenen Bestimmungen bis zu dem Datum, an dem ihre Genehmigung abläuft, verschoben zu haben. Es entspricht der eigentlichen Logik dieses für die derzeitigen Betreiber von Parkplätzen vorteilhaften Systems, dass sie die durch die angefochtenen Bestimmungen eingeführte Regelung zu unterschiedlichen Zeitpunkten einhalten müssen, nicht allein entsprechend dem Zeitpunkt, zu dem ihre Umweltgenehmigung erteilt worden ist, sondern auch entsprechend ihrer Gültigkeitsdauer, die, auch wenn sie nicht mehr als fünfzehn Jahre betragen darf, dennoch von kürzerer Dauer sein kann.

Auf diese Weise gewährleistet der Ordonnanzgeber, dass alle Betreiber von Parkplätzen, die zum Anwendungsbereich der angefochtenen Bestimmungen gehören, in den Vorteil sämtlicher Auswirkungen ihrer Umweltgenehmigung gelangen können und dass keiner von ihnen diskriminiert wird in Bezug auf die wirtschaftliche Erwartungen, die er auf das Datum der Erteilung seiner Genehmigung stützen könnte.

B.28.3. Im Übrigen, insofern die klagende Partei dem Ordonnanzgeber vorwirft, nicht die besondere Situation der Eigentümer von unter der Geltung des Rundschreibens « De Saeger » errichteten Parkplätzen berücksichtigt zu haben, deckt sich dieser Teil ihres dritten Klagegrunds mit ihrem ersten Klagegrund.

B.29.1. Im zweiten Teil ihres dritten Klagegrunds bemängelt die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 5751, dass der Ordonnanzgeber eine Rechtsunsicherheit eingeführt habe, indem er es ermöglicht habe, dass die Zugehörigkeit eines Gebäudes, zu dem der betreffende Parkplatz gehöre, zu einer bestimmten Zone im Laufe der Zeit geändert werden könne.

B.29.2. Aufgrund von Artikel 2.3.54 § 3 des BGLKE erfolgt die Berechnung der Anzahl überzähliger Stellplätze entsprechend der Zone, in der sich das Gebäude befindet, zu dem der Parkplatz zum Zeitpunkt des Einreichens des Antrags der Genehmigung gehört. Außerdem kann keine spätere Änderung der Zoneneinteilung die Gültigkeit der somit erteilten Umweltgenehmigung beeinflussen.

Unter Berücksichtigung des Vorstehenden kann der bloße Umstand, dass einerseits die Bedingungen für die Prüfung des Antrags auf Verlängerung oder Erhalt einer Umweltgenehmigung unterschiedlich sind je nach der Zone, in der das Gebäude, zu dem der Parkplatz gehört, eingeordnet ist, und dass andererseits diese Zoneneinteilung später abgeändert werden kann, nicht zu einem Behandlungsunterschied führen, der im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit, stehen würde.

B.30. Der dritte Klagegrund in der Rechtssache Nr. 5751 ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klagen zurück.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 27. November 2014.

Der Kanzler,

Der Präsident,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels