

Geschäftsverzeichnissnr. 6661
Entscheid Nr. 90/2018 vom 5. Juli 2018

ENTSCHEID

In Sachen : Klage auf Nichtigkeitserklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 24. November 2016 zur Abänderung des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes und verschiedener Bestimmungen bezüglich des Straßentransports, erhoben von der « Union Professionnelle du Transport et de la Logistique » und der « V.D.K. » PGmbH.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten J. Spreutels und A. Alen, und den Richtern J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul 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 Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 12. Mai 2017 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 15. Mai 2017 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 24. November 2016 zur Abänderung des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes und verschiedener Bestimmungen bezüglich des Straßentransports (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 14. Dezember 2016, dritte Ausgabe): die « Union Professionnelle du Transport et de la Logistique » und die « V.D.K. » PGmbH, unterstützt und vertreten durch RA A. Franken, in Lüttich zugelassen.

Die Wallonische Regierung, unterstützt und vertreten durch RA M. Kaiser und RA M. Verdussen, und der die Flämische Regierung, unterstützt und vertreten durch RA J. Vanpraet, in Brügge zugelassen, haben Schriftsätze eingereicht, die klagenden Parteien haben einen Erwidierungsschriftsatz eingereicht, und die Wallonische Regierung hat auch einen Gegenerwidierungsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnung vom 1. März 2018 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter P. Nihoul und E. Derycke beschlossen, dass die Rechtssache verhandlungsreif ist, dass keine Sitzung abgehalten wird, außer wenn eine Partei innerhalb von sieben Tagen nach Erhalt der Notifizierung dieser Anordnung einen Antrag auf Anhörung eingereicht hat, und dass vorbehaltlich eines solchen Antrags die Verhandlung am 21. März 2018 geschlossen und die Rechtssache zur Beratung gestellt wird.

Infolge des Antrags der klagenden Parteien auf Anhörung hat der Gerichtshof durch Anordnung vom 28. März 2018 den Sitzungstermin auf den 25. April 2018 anberaumt.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 25. April 2018

- erschienen
- . RA A. Franken, für die klagenden Parteien,
- . RA M. Verdussen, ebenfalls *loco* RA M. Kaiser, für die Wallonische Regierung,
- haben die referierenden Richter P. Nihoul und E. Derycke Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurde die Rechtssache 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 den Gegenstand der Klage

B.1.1. Die klagenden Parteien beantragen die Nichtigkeitsklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 24. November 2016 « zur Abänderung des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes und verschiedener Bestimmungen bezüglich des Straßentransports » (im Folgenden: Dekret vom 24. November 2016).

B.1.2. Die Wallonische und die Flämische Regierung bestreiten die Zulässigkeit der Klage, indem sie ausführen, dass ihr Gegenstand und insbesondere die Gesetzesnormen, die die Regeln verletzen würden, deren Einhaltung der Gerichtshof gewährleistet, nicht eindeutig identifiziert seien.

B.1.3. Um den Erfordernissen nach Artikel 6 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof zu entsprechen, müssen die in der Klageschrift vorgebrachten Klagegründe angeben, welche Vorschriften, deren Einhaltung der Gerichtshof gewährleistet, verletzt worden seien und welche Bestimmungen gegen diese Vorschriften verstoßen würden, und darlegen, in welcher Hinsicht diese Vorschriften durch diese Bestimmungen verletzt würden.

Durch diese Erfordernisse soll es dem Gerichtshof ermöglicht werden, die Verfassungsmäßigkeitsprüfung in vollem Umfang vorzunehmen, und den Parteien ermöglicht werden, angemessen auf die in der Antragsschrift geltend gemachten Klagegründe zu antworten.

B.1.4. Aus der Darlegung in der Antragsschrift geht hervor, dass sich die Beschwerdegründe gegen die Artikel 3, Nr. 3 und 9 Bst. a des Dekrets vom 24. November 2016 richten. Der Gerichtshof beschränkt daher seine Prüfung ausschließlich auf diese Bestimmungen.

In Bezug auf die fraglichen Bestimmungen und deren Kontext

B.2.1. Artikel 1 des Dekrets vom 24. November 2016 ergänzt Artikel 1 des Dekrets der Wallonischen Region vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes (im Folgenden: Dekret vom 19. März 2009) durch einen Satz mit folgendem Wortlaut:

« Durch das vorliegende Dekret wird die Richtlinie 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr teilweise umgesetzt ».

B.2.2. Seit seiner Ersetzung durch Artikel 3, Nr. 3 des Dekrets vom 24. November 2016 bestimmt Artikel 5, § 3 des Dekrets vom 19. März 2009:

« Diejenigen, die ein Fahrzeug oder einen Kraftwagenzug fahren, dessen Gesamtmasse unbeschadet der Anwendung der Messtoleranz der Wiegevorrichtung das zugelassene Maximum überschreitet, werden mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldstrafe von 75 Euro bis 75.000 Euro oder mit nur einer dieser Strafen bestraft ».

Vor seiner Ersetzung durch das Dekret vom 24. November 2016 bestimmte Artikel 5, § 3 des Dekrets vom 19. März 2009:

« Mit einer Geldstrafe werden diejenigen belegt, die ein Fahrzeug führen, dessen Masse am Boden unter einer der Achsen mehr als 5% des zugelassenen Maximums überschreiten. Diese Geldstrafe beträgt:

- 1° 50 Euro bis 5.000 Euro im Falle einer Überbelastung von weniger als 500 kg;
- 2° 100 Euro bis 10.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 500 kg bis weniger als 1 000 kg;
- 3° 200 Euro bis 20.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 000 kg bis weniger als 1 500 kg;
- 4° 300 Euro bis 30.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 500 kg bis weniger als 2 000 kg;
- 5° 500 Euro bis 50.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 2 000 kg bis weniger als 3 000 kg;

6° 750 Euro bis 75.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 3 000 kg und mehr ».

B.2.3. Artikel 3, Nr. 4 des Dekrets vom 24. November 2016 hat außerdem Artikel 5 des Dekrets vom 19. März 2009 durch die Paragraphen 4 bis 7 ergänzt, die bestimmen:

« § 4 - Diejenigen, die ein Fahrzeug oder einen Kraftwagenzug fahren, dessen Gesamtmasse unbeschadet der Anwendung der Messtoleranz der Wiegevorrichtung das zugelassene Maximum überschreitet, werden mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldstrafe von 75 Euro bis 75.000 Euro oder mit nur einer dieser Strafen bestraft.

§ 5 - Diejenigen, die ein beladenes Fahrzeug oder einen beladenen Kraftwagenzug fahren, dessen Ladungsmasse das zugelassene Maximum überschreitet, werden mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldstrafe von 75 Euro bis 75.000 Euro oder mit nur einer dieser Strafen bestraft.

§ 6 - Die in dem vorliegenden Artikel angegebenen Beträge werden um die im Gesetz vom 5. März 1952 über die Zuschlagzehntel auf strafrechtliche Geldbußen vorgesehenen Zuschlagzehntel erhöht.

§ 7 - Die in dem vorliegenden Artikel angeführte Strafe und Geldbuße werden je nach der Schwere des Verstoßes, des eventuellen Zusammentreffens mehrerer Verstöße und im etwaigen Wiederholungsfall festgelegt ».

B.2.4. Artikel 9 des Dekrets vom 24. November 2016 ändert Artikel 9 des Dekrets vom 19. März 2009 ab.

Seit seiner Ersetzung durch Artikel 9, Bst. a des Dekrets vom 24. November 2016 bestimmt Artikel 9 § 1 des Dekrets vom 19. März 2009:

« § 1 - Wenn die Sachverhalte aufgrund des Artikels 5 oder *5bis* mit einer Strafverfolgung belegt werden, kann dem Zuwiderhandelnden an Stelle der Strafverfolgung eine administrative Geldbuße auferlegt werden.

Der Betrag der administrativen Geldbuße:

1° beläuft sich auf 50 Euro bis 10.000 Euro für die in den Artikeln 5 § 1 und *5bis* § 2 erwähnten Verstöße;

2° beläuft sich auf 50 Euro bis 1.000 Euro für die in den Artikeln 5 § 2 und *5bis* § 1 erwähnten Verstöße;

3° wird festgelegt, indem auf den Betrag der sofortigen Erhebung die im Gesetz vom 5. März 1952 über die Zuschlagzehntel auf strafrechtliche Geldbußen vorgesehenen

Zuschlagzehntel angewandt werden, was die in Artikel 5 §§ 3 bis 5 erwähnten Verstöße betrifft.

Die administrative Geldbuße wird verdoppelt, wenn kumulativ:

1° ein in Artikel 5 §§ 3 bis 5 erwähnter Verstoß innerhalb von drei Jahren ab dem endgültigen Verwaltungsbeschluss, durch den eine administrative Geldbuße auferlegt wird, die sich unterschiedslos auf einen dieser Verstöße bezieht, wiederholt wird;

2° der auf den neuen Verstoß anzuwendende Betrag der sofortigen Erhebung mindestens dem Betrag entspricht, der auf den Verstoß angewandt wird, der Gegenstand des endgültigen Verwaltungsbeschlusses ist, oder wenn dem regionalen Öffentlichen Straßennetz infolge des neuen Verstoßes Schäden zugefügt wurden.

In Falle eines Verstoßes gegen Artikel 5*bis* § 3 beläuft sich der Betrag auf:

1° 1.000 bis 5.000 Euro im Falle einer Überlastung von weniger als 10 Tonnen;

2° 2.000 bis 10.000 Euro im Falle einer Überlastung ab 10 Tonnen und unter 20 Tonnen;

3° 4.000 bis 20.000 Euro im Falle einer Überlastung ab 20 Tonnen und unter 50 Tonnen;

4° 5.000 bis 30.000 Euro im Falle einer Überlastung ab 50 Tonnen und unter 100 Tonnen;

5° 6.000 bis 50.000 Euro im Falle einer Überlastung ab 100 Tonnen und unter 500 Tonnen;

6° 7.500 bis 75.000 Euro im Falle einer Überladung von 500 Tonnen und mehr.

Für die in Artikel 5*bis* § 4 erwähnten Verstöße beläuft sich der Betrag der administrativen Geldbuße auf mindestens 50 Euro und höchstens 10.000 Euro.

Die Regierung ernennt unter den Beamten, die über ein Universitätsdiplom des zweiten Zyklus oder über ein gleichwertiges Diplom verfügen, einen oder mehrere sanktionierende Beamte, nachstehend `der Beamte´ genannt.

Der Beamte verhängt die administrativen Geldbußen unter Bedingungen, die seine Unabhängigkeit und seine Unparteilichkeit gewährleisten. Ein Beamter darf keinen Beschluss fassen in einer Akte, in der er bereits in einer anderen Eigenschaft eingeschritten ist, noch darf er ein direktes oder indirektes Interesse an den von dem Verfahren betroffenen Unternehmen oder Einrichtungen haben.

Die Regierung kann Kosten für das Verwaltungsverfahren festlegen ».

B.3.1. In den Vorarbeiten zum Dekret vom 24. November 2016 ist erläutert:

« La sixième réforme de l'État prévoit la régionalisation de nombreuses compétences, notamment en matière de mobilité et de sécurité routière dont la réglementation et le contrôle en matière de masse maximale autorisée, de masses par essieux et de dimensions du chargement des véhicules et combinaisons de véhicules » (*Doc. parl.*, Parlement wallon, 2016-2017, n° 624/1, p. 3).

B.3.2. In diesen Vorarbeiten ist ebenfalls angegeben:

« L'objectif principal du présent texte est [...] d'intégrer dans le décret du 19 mars 2009 et dans son système de sanction, qui est à l'occasion adapté, les infractions relatives aux matières précitées.

[...]

Les montants de perceptions immédiates et d'amendes administratives doivent être dissuasifs.

Ils ont été évalués sur base des impacts potentiels de la commission de l'infraction sur la sécurité routière de manière générale, sur la fluidité de la circulation et sur les dégâts potentiels ou réels à l'infrastructure. Les sanctions doivent aussi être dissuasives par rapport à l'intérêt économique que représente pour le transporteur, la commission de l'infraction. Le fait, pour un transporteur, de charger plus de marchandises en volume ou en masse donne un avantage économique certain à ce dernier. Ce critère a donc également été pris en considération » (*ibid.*, p. 3).

B.3.3. Im Ausschuss hat der wallonische Minister für öffentliche Arbeiten, soziale Maßnahmen, Gesundheit und Kulturerbe außerdem dargelegt:

« L'objectif [...] est donc d'intégrer dans le système de sanction régional les infractions relatives aux matières précitées, lesquelles existent actuellement dans les textes fédéraux, mais pour lesquels [lire : lesquelles] les agents de la police domaniale ne sont pas compétents.

[...]

En ce qui concerne, par exemple, la masse par essieu, l'agressivité relative de la masse par essieu sur la chaussée est une fonction de puissance 4. Un essieu de dix tonnes d'un camion est dès lors 10 000 fois plus agressif pour la chaussée et sa fondation que celui d'une voiture traditionnelle. Une surcharge a donc rapidement un impact important sur la dégradation de la chaussée et donc sur le bon entretien de l'infrastructure.

Il est relevé qu'actuellement, l'amende est peu élevée pour ce type d'infraction comparativement au coût des dégradations et à ce qui est pratiqué dans les pays voisins. De plus, elle s'avère peu dissuasive.

[...]

En conclusion, [...] ce décret est la première étape des amendes administratives pour soulager le travail des parquets de police » (*Doc. parl.*, Parlement wallon, 2016-2017, n° 624/4, pp. 3-4).

B.3.4. Im Kommentar zu Artikel 3 des Vorentwurfs des Dekrets, der zum Artikel 3 des Dekrets vom 24. November 2016 geworden ist, ist angegeben:

« le point 3° prévoit les sanctions pénales relatives aux dépassements de masses par essieux, aux masses maximales autorisées et aux dimensions maximales autorisées.

Pour ce qui concerne les dépassements de masses, la tolérance technique de la balance de pesage est appliquée. [...]

La version actuelle du décret prévoit une tolérance de cinq pour cent en sus de la tolérance de mesure prévue dans l'arrêté royal précité. La législation ne peut prévoir une telle tolérance qui permet ainsi implicitement aux transporteurs de faire circuler leurs véhicules systématiquement en ajoutant cinq pour cent (de tolérance décrétable) plus deux pour cent (pour les masses maximales) ou cinq pour cent (pour les masses par essieux) de tolérance de mesure » (*Doc. parl.*, Parlement wallon, 2016-2017, n° 624/1, p. 4).

B.4. Artikel 10d der Richtlinie 96/53/EG, der durch die Richtlinie 2015/719 eingefügt wurde, bestimmt:

« (1) Bis zum 27. Mai 2021 ergreifen die Mitgliedstaaten spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden überprüft werden sollten, um die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie sicherzustellen. Diese Maßnahmen können mithilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind.

Ein Mitgliedstaat schreibt nicht vor, dass in Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, bordeigene Wiegesysteme eingebaut werden.

Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts müssen automatische Systeme, sofern sie zur Feststellung von Verstößen gegen diese Richtlinie und zur Verhängung von Sanktionen verwendet werden, zertifiziert sein. Werden automatische Systeme nur zu Identifizierungszwecken verwendet, so müssen sie nicht zertifiziert sein.

(2) Jeder Mitgliedstaat führt in jedem Kalenderjahr eine geeignete Anzahl von Gewichtskontrollen bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durch, die in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet jedes Jahr kontrollierten Fahrzeuge steht.

[...]

(4) Die in Absatz 1 genannten bordeigenen Wiegesysteme müssen genau und zuverlässig, uneingeschränkt interoperabel und mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sein.

(5) Bis zum 27. Mai 2016 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit den Bestimmungen mit den Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen über Interoperabilität und Kompatibilität gemäß Absatz 4 fest.

[...]

Um sicherzustellen, dass die Systeme mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sind, verfügen bordeigene Systeme von Kraftfahrzeugen über die Fähigkeit, alle Daten von allen Anhänger- oder Sattelanhängertypen, die an das Kraftfahrzeug angehängt werden können, zu empfangen und zu verarbeiten.

[...] ».

Artikel 10e derselben Richtlinie bestimmt:

«Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, nichtdiskriminierend, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften mit. ».

In Bezug auf den ersten und den zweiten Klagegrund

B.5.1. Der erste und zweite Klagegrund sind ausschließlich aus der Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des Grundsatzes *non bis in idem* abgeleitet.

B.5.2. Wenn der Gerichtshof mit einer Nichtigkeitsklage befasst worden ist, befindet er über die Vereinbarkeit einer Gesetzesbestimmung mit den durch die Verfassung oder kraft derselben zur Bestimmung der jeweiligen Zuständigkeiten der Föderalbehörde, der Gemeinschaften und der Regionen festgelegten Vorschriften, mit den Artikeln von Titel II der Verfassung (« Die Belgier und ihre Rechte »), mit deren Artikeln 170, 172 und 191 oder mit Artikel 143 § 1 der Verfassung (Artikel 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof).

Es ist nicht seine Aufgabe, die Einhaltung von anderen Vorschriften durch die Gesetzgeber direkt zu prüfen, es sei denn, diese hängen mit den in seine Zuständigkeit

fallenden Verfassungsvorschriften, insbesondere dem Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung, zusammen.

B.5.3 Weder der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit noch der Grundsatz *non bis in idem* gehören als solche zu den in Artikel 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 erwähnten Prüfungsnormen.

Der Gerichtshof ist daher nicht befugt, über den ersten und zweiten Klagegrund zu befinden.

In Bezug auf den dritten Klagegrund

B.6.1. Die klagenden Parteien leiten einen dritten Klagegrund aus einer Verletzung der Artikel 10 und 11 der Verfassung ab, insofern die angefochtene Bestimmung unterschiedliche Kategorien von Fahrern eines Fahrzeugs oder eines Kraftwagenzugs der gleichen Regelung von administrativen Sanktionen unterwirft, das heißt einerseits diejenigen, die schwere Schüttgüter unter Benutzung älterer Fahrzeuge transportieren, und andererseits diejenigen, die schwere Schüttgüter unter Benutzung neuerer Fahrzeuge oder Waren auf Paletten transportieren.

Während es der ersten Kategorie an Fahrern unmöglich sei, die Gesamtmasse der transportierten Waren oder die Verteilung dieser Masse auf die Achsen zu prüfen, sei die zweiten Kategorie von Fahrern in der Lage, diese Daten dank « technischer Lösungen für die neuen Fahrzeuge », wobei sie nicht von den Mitteln für die Überprüfung abhängen würden, die von den Verladern zur Verfügung gestellt werden und die von den klagenden Parteien als unzureichend angesehen werden, zu prüfen.

B.6.2. Artikel 9, § 1 Absatz 2, Nr. 3 des Dekrets vom 19. März 2009, der auf Artikel 5, §§ 3 bis 5 desselben Dekrets verweist, ist gleichermaßen auf « diejenigen, die ein Fahrzeug oder einen Kraftwagenzug fahren, dessen Masse auf den Achsen unbeschadet der Anwendung der Messtoleranz der Wiegevorrichtung das zugelassene Maximum überschreitet », auf « diejenigen, die ein Fahrzeug oder einen Kraftwagenzug fahren, dessen Gesamtmasse unbeschadet der Anwendung der Messtoleranz der Wiegevorrichtung das zugelassene

Maximum überschreitet » und auf « diejenigen, die ein beladenes Fahrzeug oder einen beladenen Kraftwagenzug fahren, dessen Ladungsmasse das zugelassene Maximum überschreitet », anwendbar.

B.6.3. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen bestimmten Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist. Dieser Grundsatz steht übrigens dem entgegen, dass Kategorien von Personen, die sich angesichts der beanstandeten Maßnahme in wesentlich verschiedenen Situationen befinden, in gleicher Weise behandelt werden, ohne dass hierfür eine angemessene Rechtfertigung vorliegt.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstoßen, wenn feststeht, dass die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.6.4. Wie aus den in B.3.2 und B.3.3 erwähnten Vorarbeiten hervorgeht, verfolgt der Dekretgeber mehrere Ziele.

Der Dekretgeber wollte in das bestehende System von Strafverfolgung und administrativen Sanktionen Verstöße integrieren, die unter die neuen regionalen Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit fallen. So hat der Dekretgeber durch die Festlegung der Höhe der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen, um die Begehung solcher Verstöße zu ahnden, bezweckt, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss sicherzustellen. Er hat ebenfalls versucht, potenziellen oder tatsächlichen Schäden an der Verkehrsinfrastruktur vorzubeugen. Mit den eingeführten Sanktionen soll außerdem der rechtswidrige wirtschaftliche Vorteil abgeschöpft werden, den ein Beförderer daraus ziehen kann, dass er ein größeres Volumen oder eine größere Masse an Waren lädt, als zulässig ist.

Solche Ziele sind legitim.

B.6.5. Hinsichtlich dieser Ziele konnte der Dekretgeber auf sachdienliche Weise das gleiche System an strafrechtlichen und administrativen Sanktionen auf Fahrzeuge zur Beförderung von Waren, unabhängig von der Art des Fahrzeugs oder der transportierten Waren, anwenden.

Alle Fahrer, ungeachtet der Art und Weise, in der ihre Waren transportiert werden (als Schüttgut oder auf Paletten, unter Benutzung von älteren oder neuen Fahrzeugen), können die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss gleichermaßen behindern oder potenzielle oder tatsächliche Schäden an der Verkehrsinfrastruktur verursachen, wenn sie die Vorschriften zu den höchstzulässigen Abmessungen und den höchstzulässigen Massen nicht beachten. Außerdem begehen diese Fahrer alle in der gleichen Weise möglicherweise Handlungen unlauteren Wettbewerbs, wenn sie ihre Fahrzeuge über die vorgeschriebenen Begrenzungen hinaus beladen. Folglich ist es sinnvoll, dass für sie alle die gleiche Regelung an strafrechtlichen und administrativen Sanktionen gilt.

B.6.6. Schließlich erfahren die Fahrer, die ältere Fahrzeuge benutzen, um schwere Schüttgüter zu transportieren, keinen unverhältnismäßigen Nachteil im Verhältnis zu den vom Dekretgeber verfolgten Zielen.

Denn die klagenden Parteien weisen nicht nach, dass diese Kategorie von Fahrern wirklich nicht die Möglichkeit hat, die Gesamtmasse oder die Masse auf den Achsen, die sie geladen haben, genau zu kennen. Diese Fahrer sind in Anbetracht der in der Regel von den Verladern bereitgestellten Vorrichtungen, der ihnen obliegenden Pflicht, die Bestimmungen zu den höchstzulässigen Massen einzuhalten und des eigenen Interesses des Fahrers, die Gesamtmasse seines Fahrzeugs oder die beförderte Masse auf den Achsen zu kennen, in der Lage, über diese Informationen zu verfügen. Noch dazu drohen einem Verloader, der einen Beförderer daran hindert, die Gesamtmasse oder die Masse auf den Achsen seiner Fahrzeuge zu kennen, von nun an die gleichen Sanktionen wie die Sanktionen, die gegen die Fahrer verhängt werden können, weil sie die höchstzulässige Gesamtmasse, die Masse auf den Achsen oder die Ladungsmasse nicht eingehalten haben. Artikel 9 § 10 Absatz 3 des Dekrets vom 19. März 2009, wie er durch Artikel 9 Bst. b des Dekrets vom 24. November 2016 eingefügt wurde, bestimmt nämlich:

« Der Auftraggeber, Verlader, der Transportkommissar oder der Kommissar-Absender eines Warentransports werden ebenso bestraft wie die in Artikel 5 §§ 3 bis 5 erwähnten Zuwiderhandelnden, wenn sie Anweisungen gegeben oder Handlungen vorgenommen haben, die die betreffenden Verstöße verursacht haben, oder wenn sie den Absatz 2 nicht angewandt haben ».

In den Vorarbeiten ist außerdem angegeben, dass der Auftraggeber, der Verlader, der Transportkommissar oder der Kommissar-Absender eines Warentransports unter bestimmten Bedingungen auch als Mittäter des Verstoßes bestraft werden können (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2016-2017, Nr. 624/1, S. 5).

B.6.7. Die durch die angefochtene Bestimmung eingeführte Gleichbehandlung ist somit in angemessener Weise gerechtfertigt.

Der dritte Klagegrund ist unbegründet.

In Bezug auf den vierten Klagegrund

B.7.1. Der vierte Klagegrund ist aus einer Verletzung der Handels- und Gewerbefreiheit abgeleitet, die durch Artikel 7 des d'Allarde-Dekret vom 2. und 17. März 1791 und durch Artikel 6, § 1 römisch VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verankert wurde.

B.7.2. Das Gesetz vom 28. Februar 2013, das den Artikel II.3 des Wirtschaftsgesetzbuches eingeführt hat, hat das d'Allarde-Dekret vom 2.-17. März 1791 aufgehoben.

Artikel II.3 des Wirtschaftsgesetzbuches bestimmt:

« Ein jeder ist frei, die wirtschaftliche Tätigkeit seiner Wahl auszuüben ».

B.7.3. Der Gerichtshof ist nicht befugt, Gesetzesbestimmungen anhand von Gesetzesbestimmungen zu prüfen, die keine Regeln der Zuständigkeitsverteilung zwischen der Föderalbehörde, den Gemeinschaften und den Regionen sind. Der Klagegrund ist somit in diesem Maße unzulässig.

B.7.4. Die Handels- und Gewerbefreiheit ist ebenfalls in Artikel 6, § 1, VI, Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verankert, der bestimmt:

« In Wirtschaftsangelegenheiten üben die Regionen ihre Befugnisse sowohl unter Einhaltung der Grundsätze des freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs und der Handels- und Gewerbefreiheit als auch unter Einhaltung des allgemeinen Rechtsrahmens der Wirtschafts- und Währungsunion, wie er durch oder aufgrund des Gesetzes und durch oder aufgrund internationaler Verträge festgelegt worden ist, aus ».

B.7.5. Dies ist eine Bestimmung, anhand deren - als Regel der Zuständigkeitsverteilung – der Gerichtshof eine direkte Prüfung vornehmen darf.

B.7.6. Die Handels- und Gewerbefreiheit kann nicht als eine absolute Freiheit angesehen werden. Sie verhindert nicht, dass das Gesetz die Wirtschaftstätigkeit von Personen und Unternehmen regelt. Der Gesetzgeber würde nur unvernünftig auftreten, wenn er die Handels- und Gewerbefreiheit einschränken würde, ohne dass dies in irgendeiner Weise notwendig wäre oder wenn diese Einschränkung dem angestrebten Ziel gegenüber unverhältnismäßig wäre.

B.7.7. Die angefochtene Bestimmung beschränkt die Handels- und Gewerbefreiheit der Fahrer von Fahrzeugen oder Kraftwagenzügen, indem sie eine Regelung administrativer Sanktionen einführt, die unter anderem auf Fahrer anwendbar sind, die die Bestimmungen zur höchstzulässigen Gesamtmasse, zur höchstzulässigen Masse auf den Achsen oder zur maximalen Ladungsmasse nicht einhalten.

B.7.8. Wie aus B.3.2 und B.3.3 hervorgeht, verfolgte der Dekretgeber mehrere legitime Ziele, als er mit strafrechtlichen und administrativen Sanktionen belegte Verstöße bei der Ausübung der neuen, den Regionen übertragenen Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit einführte.

Um diese Ziele zu erreichen, konnte es der Dekretgeber als notwendig erachten, ein solches System von strafrechtlichen und administrativen Sanktionen auf den Gebieten, für die er zuständig ist, einzurichten.

Die angefochtene Bestimmung beschränkt somit die Handels- und Gewerbefreiheit nicht in unverhältnismäßiger Weise.

B.7.9. Der vierte Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klage zurück.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 5. Juli 2018.

Der Kanzler,

Der Präsident,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels