

Geschäftsverzeichnissnr. 1891
Urteil Nr. 75/2001 vom 31. Mai 2001

URTEIL

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 8 des Dekrets des Flämischen Parlaments vom 18. Mai 1999 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999, erhoben vom Verband der Belgischen Linien- und Reisebusunternehmen und Reiseorganisatoren und von der Autocars Van Mullem AG.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus dem Vorsitzenden M. Melchior, den Richtern L. François, A. Arts, R. Henneuse und M. Bossuyt, und dem emeritierten Vorsitzenden G. De Baets und der Ehrenrichterin J. Delruelle gemäß Artikel 60*bis* des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, unter Assistenz des Kanzlers L. Potoms, unter dem Vorsitz des emeritierten Vorsitzenden G. De Baets,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der Klage*

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 22. Februar 2000 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 23. Februar 2000 in der Kanzlei eingegangen ist, wurde Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 8 des Dekrets des Flämischen Parlaments vom 18. Mai 1999 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999 (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 30. September 1999), durch den Artikel 3 des Dekrets vom 31. Juli 1990 zur Gründung der « Vlaamse Vervoermaatschappij » abgeändert wird, erhoben vom Verband der Belgischen Linien- und Reisebusunternehmen und Reiseorganisatoren, mit Sitz in 1130 Brüssel, Metrologielaan 8, und von der Autocars Van Mullem AG, mit Gesellschaftssitz in 9130 Beveren, Engelsesteenweg 72.

II. *Verfahren*

Durch Anordnung vom 31. Januar 2000 hat der amtierende Vorsitzende gemäß den Artikeln 58 und 59 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof die Richter der Besetzung bestimmt.

Die referierenden Richter haben Artikel 71 bzw. 72 des organisierenden Gesetzes im vorliegenden Fall nicht für anwendbar erachtet.

Die Klage wurde gemäß Artikel 76 des organisierenden Gesetzes mit am 8. März 2000 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Die durch Artikel 74 des organisierenden Gesetzes vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgte im *Belgischen Staatsblatt* vom 23. März 2000.

Schriftsätze wurden eingereicht von

- der Flämischen Regierung, Martelaarsplein 19, 1000 Brüssel, mit am 25. April 2000 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,
- dem Ministerrat, Wetstraat 16, 1000 Brüssel, mit am 25. April 2000 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Diese Schriftsätze wurden gemäß Artikel 89 des organisierenden Gesetzes mit am 18. Mai 2000 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Erwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- dem Ministerrat, mit am 16. Juni 2000 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,
- den klagenden Parteien, mit am 19. Juni 2000 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Durch Anordnungen vom 29. Juni 2000 und vom 30. Januar 2001 hat der Hof die für die Urteilsfällung vorgesehene Frist bis zum 22. Februar 2001 bzw. 22. August 2001 verlängert.

Durch Anordnung vom 21. Dezember 2000 hat der Hof die Rechtssache für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 25. Januar 2001 anberaumt.

Diese Anordnung wurde den Parteien und deren Rechtsanwälten mit am 27. Dezember 2000 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 25. Januar 2001

- erschienen
- . RAF. Vandendriessche, in Brüssel zugelassen, für die klagenden Parteien,
- . RAP. Peeters, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- . RAP. Van Orshoven, in Brüssel zugelassen, für die Flämische Regierung,
- haben die referierenden Richter A. Arts und J. Delruelle Bericht erstattet,
- wurden die vorgeannten Rechtsanwälte angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Das Verfahren wurde gemäß den Artikeln 62 ff. des organisierenden Gesetzes, die sich auf den Sprachengebrauch vor dem Hof beziehen, geführt.

III. *Gegenstand der angefochtenen Bestimmungen*

Der angefochtene Artikel 8 des Dekrets des flämischen Parlaments vom 18. Mai 1999 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999 lautet:

« Artikel 3 des Dekrets vom 31. Juli 1990 zur Gründung der ' Vlaamse Vervoermaatschappij ' in der durch das Dekret vom 18. Dezember 1992 abgeänderten Fassung wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

' Artikel 3. Zweck der Gesellschaft ist jede Tätigkeit, die direkt oder indirekt, ganz oder teilweise mit dem öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr in, ab oder zu der Flämischen Region zusammenhängt.

Die Gesellschaft kann im Rahmen ihres normalen Tätigkeitsbereichs alle Tätigkeiten unternehmen, zu denen ihr Personal, ihre Anlagen und ihre Ausrüstung eingesetzt werden können, insofern diese Tätigkeiten mit dem öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr zusammenhängen, das heißt entweder Linienverkehr einschließlich des Auffangens der Stoßzeiten in der Nachfrage, oder Sonderformen des Linienverkehrs.

Die Flämische Regierung kann den Gesellschaftsauftrag der VVM im einzelnen bestimmen und Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festlegen.

Die Gesellschaft kann andere Unternehmen gründen oder sich daran beteiligen, sofern die Flämische Regierung vorher ihr Einverständnis hierzu erteilt hat. ' »

IV. In rechtlicher Beziehung

- A -

In bezug auf die Zulässigkeit

Was den Klagegegenstand betrifft

A.1.1. In der Klageschrift wird die Nichtigkeitsklärung des gesamten Artikels 8 des Dekrets vom 18. Mai 1999 beantragt.

A.1.2. Die Flämische Regierung bemerkt, daß die Beschwerden lediglich gegen Absatz 3 dieses Artikels gerichtet seien.

A.1.3. In ihrem Erwidierungsschriftsatz bestätigen die klagenden Parteien, daß ihre Klage sich auf Absatz 3 beschränke.

Was das Interesse der klagenden Parteien betrifft

A.2.1. Die erste klagende Partei beruft sich auf ihre Eigenschaft als anerkannte Berufsvereinigung des Sektors des privaten entgeltlichen öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße.

Gemäß Artikel 3 ihrer Satzung möchte sie für die beruflichen Interessen ihrer Mitglieder eintreten, indem sie eine Dekretsbestimmung anfechte, « die eindeutig und unrechtmäßig ihre (kollektiven) Interessen verletze ».

Nach Darlegung des Verbandes der Belgischen Linien- und Reisebusunternehmen und Reiseorganisatoren (F.B.A.A.) ermögliche die angefochtene Bestimmung es der « Vlaamse Vervoermaatschappij » (V.V.M.), Tätigkeiten auf dem Markt des Gelegenheitsverkehrs durchzuführen, auf dem vornehmlich die Mitglieder des F.B.A.A. tätig seien. Die Einführung der V.V.M. beschränke sich im übrigen keineswegs auf sogenannte Zusatzfahrten. Diese Einführung würde den Marktanteil der Mitglieder der Berufsvereinigung tiefgreifend einschränken, zumal das Auftreten der von der öffentlichen Hand unterstützten V.V.M. eine wettbewerbsverzerrende und marktstörende Wirkung haben werde. Die Ermächtigung der Flämischen Regierung zur Festlegung der Randbedingungen für die Durchführung des Gelegenheitsverkehrs beinhalte nach Darlegung der ersten klagenden Partei die Gefahr, daß ihren Mitgliedern zusätzliche Betriebsbedingungen auferlegt würden.

A.2.2. Die zweite klagende Partei erklärt, als Reisebusunternehmen vornehmlich auf dem flämischen Markt des Gelegenheitsverkehrs tätig zu sein. Sie sehe ihre beruflichen Interessen durch die angefochtene Bestimmung gefährdet.

A.2.3. Die Flämische Regierung führt an, daß die klagenden Parteien nicht das rechtlich erforderliche Interesse an der Nichtigkeitsklärung des dritten Absatzes von Artikel 8 des Dekrets vom 18. Mai 1999 hätten, der auf eine Ermächtigung beschränkt sei, den Gesellschaftsauftrag der V.V.M. im einzelnen zu bestimmen und Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festzulegen.

Die einzige Anmerkung der klagenden Parteien hierzu ist, daß die Gefahr der Auferlegung zusätzlicher Betriebsbedingungen bestehe. Diese Gefahr bestehe nach Darlegung der Flämischen Regierung nicht, da der strittige Satzteil es ihr keineswegs erlaube, auf dem Gebiet des Gelegenheitsverkehrs verordnend aufzutreten. Das Festlegen der « Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs » beziehe sich auf den Gesellschaftszweck der V.V.M. und habe keine normgebende, verordnende oder aufsichtsführende Tragweite für andere Einrichtungen als die V.V.M.

Im übrigen erkenne die Flämische Regierung nicht, inwiefern die klagenden Parteien in ungünstigem Sinne oder gar unmittelbar betroffen sein könnten. Die angefochtene Bestimmung erfordere ein besonderes

Auftreten der Flämischen Regierung. Gegebenenfalls könne lediglich dieses Auftreten - nicht der Auftrag hierzu - nachteilig sein.

A.2.4. Die klagenden Parteien erwidern, aus den Vorarbeiten zur angefochtenen Bestimmung gehe hervor, daß tatsächlich die Zielsetzung bestehe, allgemeine Randbedingungen für die Durchführung des Gelegenheitsverkehrs auszuarbeiten, unter anderem unter Berücksichtigung der europäischen Vorschriften.

Selbst wenn die angefochtene Bestimmung nur dazu dienen würde, es der V.V.M. zu ermöglichen, Tätigkeiten des Gelegenheitsverkehrs zu entfalten, würde sie der V.V.M. den Weg freimachen, um Tätigkeiten auf dem Markt zu entfalten, auf dem die Mitglieder des F.B.A.A. und die zweite klagende Partei aktiv seien, so daß ihr Marktanteil beeinträchtigt würde.

Zur Hauptsache

Erster Klagegrund

A.3.1. Die klagenden Parteien führen einen Verstoß gegen Artikel 35 der Verfassung sowie gegen die Artikel 6 § 1 X Nr. 8 und 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen an, indem Artikel 8 Absatz 3 des Dekrets vom 18. Mai 1999 besage, daß die Flämische Regierung die Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festlegen könne, während die Festlegung der Bedingungen, unter denen der Gelegenheitsverkehr durchgeführt werden könne, zur ausschließlichen Zuständigkeit des föderalen Gesetzgebers gehöre.

A.3.2. Der Ministerrat unterstützt diesen Klagegrund. Auch er ist der Auffassung, daß der flämische Dekretgeber die ausschließliche föderale Zuständigkeit für den Gelegenheitsverkehr verletzt habe, indem er die Flämische Regierung dazu ermächtigt habe, die «Randbedingungen» für die Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festzulegen. Die föderale Zuständigkeit sei nicht nach allgemeinen Regeln und ergänzenden Regeln aufgegliedert. Das Auftreten des Dekretgebers könne nach Auffassung des Ministerrates nicht in die impliziten Befugnisse eingefügt werden, über die gemäß Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen die Region verfüge.

A.3.3. Nach Darlegung der Flämischen Regierung entbehre der Klagegrund einer faktischen Grundlage, da die angefochtene Dekretsbestimmung keine «Regelung» in bezug auf das Verkehrswesen und *a fortiori* keine Regelung in bezug auf den «Gelegenheitsverkehr» sei, sondern lediglich eine Anpassung der Satzung der V.V.M., um ebenso wie andere Verkehrsbetriebe weiterhin Zusatzfahrten durchführen zu können. Der Auftrag der Flämischen Regierung beziehe sich ausschließlich auf Tätigkeiten von und durch die V.V.M., «die im übrigen wahrscheinlich integral föderalen Normen und Genehmigungen unterliegen», wenn es sich um Gelegenheitsverkehr handle.

Die Flämische Regierung führt an, daß die zuständigkeitsrechtliche Grundlage der angefochtenen Bestimmung weniger in Artikel 6 § 1 X Nr. 8 oder gar in Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, sondern vielmehr in dessen Artikel 9 Absatz 2 zu suchen sei, aufgrund dessen die Regionen dezentralisierte Dienste - wie die V.V.M. - einsetzen und deren Satzung festlegen könnten; es obliege also ausschließlich der Flämischen Region, den Gesellschaftszweck der V.V.M. festzulegen, auch wenn dieser sich auf Sachgebiete beziehe, die als solche nicht in die Normgebungszuständigkeit der Region fielen.

Hilfsweise bemerkt die Flämische Regierung, «daß die sogenannten 'Zusatzfahrten' - im Grunde das Einsetzen von 'Extrabussen' - eigentlich auch zur *regelnden* Befugnis der Flämischen Region gehören, da nur schwer von der Hand zu weisen ist, daß die 'Zusatzfahrten' zum 'öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr' oder zu den 'Sonderformen des Linienverkehrs' im Sinne von Artikel 6 § 1 X Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen gehören».

A.3.4. Die klagenden Parteien erwidern, daß gemäß den Vorarbeiten der Dekretgeber tatsächlich beabsichtigt habe, allgemeine «flämische» Randbedingungen für die Durchführung des Gelegenheitsverkehrs auszuarbeiten. Wenn die Ermächtigung sich nur auf die Ausarbeitung der Einzelheiten des satzungsgemäßen Auftrags der V.V.M. beziehen würde, wie die Flämische Regierung es behauptete, sei nach Auffassung der klagenden Parteien nicht zu erkennen, warum der Satzteil «und Randbedingungen bezüglich der Durchführung

des Gelegenheitsverkehrs festlegen » in den angefochtenen Artikel aufgenommen worden sei. Dieser Satzteil sei nur dann sinnvoll, wenn er auch eine verordnende Befugnis voraussetze.

Auch in einer einschränkenden Auslegung, wonach diese verordnende Befugnis nur für die V.V.M. gelten würde, liege ein Verstoß gegen die föderale Zuständigkeit vor, die sowohl die allgemeinen als auch die zusätzlichen Regeln umfasse. Schließlich könne die Dekretsbestimmung nach Darlegung der klagenden Parteien nicht in die impliziten Zuständigkeiten der Flämischen Region eingefügt werden.

A.3.5. Der Ministerrat bemerkt, daß die Flämische Regierung durch die angefochtene Bestimmung dazu ermächtigt werde, die « Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs » festzulegen, wodurch zweifellos die föderale Zuständigkeit für den Gelegenheitsverkehr mißachtet werde.

Nach Auffassung des Ministerrates sei das hilfsweise angeführte Argument der Flämischen Regierung, daß die « Zusatzfahrten » zum « öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr » oder zu den « Sonderformen des Linienverkehrs » im Sinne von Artikel 6 § 1 X Nr. 8 des Sondergesetzes gehörten, nicht sachdienlich; die Flämische Regierung werde nämlich nicht ermächtigt, die Randbedingungen für die « Zusatzfahrten » festzulegen, sondern vielmehr für den « Gelegenheitsverkehr ».

Zweiter Klagegrund

A.4.1. Die klagenden Parteien führen in einem zweiten Klagegrund an, daß die angefochtene Bestimmung auch im Widerspruch zu Artikel 9 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen stehe, indem sie die Flämische Regierung ermächtige, den Auftrag der V.V.M. im einzelnen zu bestimmen und die Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festzulegen, während diese Zuständigkeit aufgrund von Artikel 9 des Sondergesetzes ausschließlich dem Dekretgeber obliege, der hierbei der ausführenden Gewalt keine Ermächtigung erteilen dürfe.

A.4.2. Der Ministerrat unterstützt den Klagegrund; in Artikel 9 werde ausdrücklich festgelegt, daß der Dekretgeber die Zuständigkeit der eigenen Einrichtungen regele. Diese Zuständigkeit könne nicht der Regierung übertragen werden, es sei denn, die Übertragung beschränke sich auf Detailmaßnahmen oder bloße Ausführungsmaßnahmen, was im vorliegenden Fall nicht zutreffe.

Der Ministerrat erinnert daran, daß das obenerwähnte Legalitätsprinzip gemäß der Rechtsprechung des Hofes selbst (Urteil Nr. 24/98 vom 10. März 1998) eine Regel der Zuständigkeitsverteilung sei.

A.4.3. Nach Darlegung der Flämischen Regierung entbehre der zweite Klagegrund ebenso wie der erste einer faktischen Grundlage, da mit der angefochtenen Bestimmung keine Rechtsetzungsbefugnis ausgeübt, sondern der satzungsgemäße Zweck der V.V.M. präzisiert werde mit Randbedingungen, die nur für die V.V.M. gelten würden.

Die Flämische Regierung ist der Auffassung, daß die klagenden Parteien zu weit gingen, wenn sie den gesamten zweiten Absatz von Artikel 9 des Sondergesetzes als ein Legalitätsprinzip auslegten. Der Dekretgeber könne es ohne weiteres seiner Regierung überlassen, den Gesellschaftszweck einer regionalen dezentralisierten Einrichtung festzulegen.

Für die Flämische Regierung sei der Hinweis auf das Urteil Nr. 24/98 irrelevant, da in diesem Urteil die Übertragung einer außerdem regelnden Zuständigkeit an die betreffende Einrichtung - also nicht an die Regierung - zur Diskussion gestanden habe.

In der Annahme, daß der Dekretgeber gemäß Artikel 9 des Sondergesetzes keineswegs Ermächtigungen bezüglich der Satzung der eigenen Einrichtungen erteilen dürfe, sei der Hof dennoch nach Auffassung der Flämischen Regierung nicht zuständig, um dies zu überwachen, da keinerlei « Zuständigkeitskonflikt » zwischen dem Staat, den Gemeinschaften und den Regionen vorliege.

Mehr hilfsweise bemerkt die Flämische Regierung, Artikel 9 verhindere nicht, daß zusätzliche Bestimmungen durch die ausführende Gewalt geregelt würden, was im vorliegenden Fall mit der Ermächtigung

der Flämischen Regierung, «den Gesellschaftsauftrag der V.V.M. *im einzelnen* zu bestimmen und *Randbedingungen* festzulegen [...]», geschehen sei.

A.4.4. In ihrem Erwidernsschriftsatz führen die klagenden Parteien an, aus dem Urteil Nr. 24/98 des Hofes gehe hervor, daß Artikel 9 Absatz 2 des Sondergesetzes nicht nur verhindere, die durch Dekret zu regelnden Sachbereiche einer autonomen öffentlichen Einrichtung zu übertragen, sondern diese Sachbereiche im allgemeinen als solche bezeichne, die den gesetzgebenden Instanzen unter Ausschluß aller anderen Behörden vorbehalten seien.

Die klagenden Parteien verweisen darauf, daß der Hof in diesem Urteil auch das Legalitätsprinzip von Artikel 9 Absatz 2 als eine Regel der Zuständigkeitsverteilung beschrieben habe.

Insofern mit der Flämischen Regierung davon auszugehen sei, daß eine Übertragung möglich gewesen sei, würden die klagenden Parteien dennoch den Standpunkt vertreten, daß man nur schwer davon ausgehen könne, die angefochtene Ermächtigung beziehe sich auf Detailmaßnahmen oder bloße Ausführungsmaßnahmen.

A.4.5. Auch der Ministerrat verweist in seinem Erwidernsschriftsatz erneut auf das Urteil Nr. 24/98. Der Unterschied, den die Flämische Regierung in bezug auf dieses Urteil zwischen der Übertragung an eine Einrichtung statt an die Regierung mache, sei nach Auffassung des Ministerrates nicht sachdienlich.

Der Ministerrat führt ferner an, daß es im vorliegenden Fall eindeutig um mehr gehe als die Festlegung ergänzender Regeln.

Schließlich wiederholt der Ministerrat, daß auch gegen Artikel 9 verstoßen werde, indem der Dekretgeber eine Einrichtung in einem Sachbereich schaffe, für den er nicht zuständig sei; die V.V.M. erhalte nämlich die Möglichkeit, in Sachbereichen tätig zu sein, die nicht zum Zuständigkeitsbereich der Flämischen Region gehörten.

- B -

In bezug auf die Zulässigkeit

Was den Klagegegenstand und die angefochtene Bestimmung betrifft

B.1. In der Klageschrift wird die Nichtigerklärung des gesamten Artikels 8 des Dekrets vom 18. Mai 1999 beantragt.

Die Flämische Regierung bemerkt, daß die Beschwerde lediglich gegen Absatz 3 dieses Artikels gerichtet sei.

Die klagenden Parteien geben in ihrem Erwidernsschriftsatz zu verstehen, daß sie sich nur auf Absatz 3 beziehen.

Der Hof beschränkt sich in seiner Prüfung deshalb auf Artikel 8 Absatz 3 des Dekrets vom 18. Mai 1999, der wie folgt lautet:

«Die Flämische Regierung kann den Gesellschaftsauftrag der VVM im einzelnen bestimmen und Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festlegen. »

Was das Interesse der klagenden Parteien betrifft

B.2.1. Der Verband der Belgischen Linien- und Reisebusunternehmen und Reiseorganisatoren (F.B.A.A.), die erste klagende Partei, erklärt, für die Interessen ihrer Mitglieder einzutreten, die im Sektor des sogenannten « Gelegenheitsverkehrs » tätig seien. Nach Darlegung des Berufsverbandes könne die angefochtene Bestimmung zur Folge haben, daß der Marktanteil ihrer Mitglieder durch das Vorstoßen der « Vlaamse Vervoermaatschappij » (V.V.M.) in diesen Transportsektor geringer werde und daß ihnen zusätzliche Betriebsbedingungen auferlegt würden.

B.2.2. Die Autocars Van Mullem AG, die zweite klagende Partei, die erklärt, den Gelegenheitsverkehr als Berufstätigkeit zu haben, führt an, daß ihre beruflichen Interessen durch die angefochtene Bestimmung gefährdet würden.

B.2.3. Nach Darlegung der Flämischen Regierung beinhalte die angefochtene Bestimmung lediglich eine Ermächtigung, den Gesellschaftsauftrag der V.V.M. im einzelnen zu bestimmen und die Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festzulegen, und wiesen die klagenden Parteien nicht das rechtlich erforderliche Interesse an deren Nichtigerklärung nach.

B.2.4. Da die Frage nach dem Interesse der klagenden Parteien mit der Frage nach der Tragweite der angefochtenen Bestimmung zusammenhängt, wird die Einrede der Unzulässigkeit zusammen mit der Sache selbst behandelt.

Zur Hauptsache

Erster Klagegrund

B.3. Nach Darlegung der klagenden Parteien verstoße Artikel 8 Absatz 3 des Dekrets vom 18. Mai 1999 gegen Artikel 35 der Verfassung und gegen die Artikel 6 § 1 X Nr. 8 und 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, insofern er die Flämische Regierung ermächtige, die Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festzulegen, während hierfür ausschließlich der föderale Gesetzgeber zuständig sei.

B.4. Insofern im Klagegrund ein Verstoß gegen Artikel 35 der Verfassung angeführt wird, kann er nicht geprüft werden, da das im zweiten Absatz dieses Verfassungsartikels vorgesehene Gesetz, in dem aufgrund der Übergangsbestimmung zu diesem Artikel dessen Datum des Inkrafttretens festgelegt werden muß, nicht besteht.

B.5.1. Der im Klagegrund ebenfalls angeführte Artikel 6 § 1 X Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, eingefügt durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 und abgeändert durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993, bestimmt:

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

[...]

X. Was die öffentlichen Arbeiten und das Verkehrswesen betrifft:

[...]

8. die öffentlichen städtischen und ortsverbindenden Verkehrsbetriebe, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, der Taxiunternehmen und der Vermietung von Kraftfahrzeugen mit Fahrer; ».

B.5.2. In der Begründung zum Entwurf des Textes, der zum Sondergesetz von 1988 wurde, heißt es diesbezüglich:

« Die Zuständigkeit für Stadt- und Regionalverkehr per U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Oberleitungsomnibus und Omnibus, die den Regionen übertragen wird, umfaßt im einzelnen: die Satzung der Verkehrsbetriebe, den Abschluß von Geschäftsführungsverträgen, die

Infrastruktur sowohl unter als auch über der Erdoberfläche, die Schaffung der Netze und die damit verbundenen Genehmigungen, die Tarife und die gewährten Tarifiermäßigungen, die Verträge mit den Vermietern von Verkehrsdiensten und die Berechnungsweise des ihnen gezahlten Entgelts sowie die grenzüberschreitenden Verbindungen, die zum Regionalverkehr gehören.

[...]

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

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

Nach Darlegung des damaligen Ministers für das Verkehrswesen und die Institutionellen Reformen muß

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

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

B.5.3. Der Unterschied zwischen « Linienverkehr », « Sonderformen des Linienverkehrs » und « Gelegenheitsverkehr » wird im Gesetzeserlaß vom 30. Dezember 1946 « über die entgeltliche Beförderung von Personen auf der Straße mit Linien- und Reiseomnibussen » in der durch das Gesetz vom 29. Juni 1984 abgeänderten Fassung gemacht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B.5.4. Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich, daß die Regionen 1988 in bezug auf den öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr zuständig geworden sind für den Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs gemäß der Beschreibung in den Artikeln 3 § 1 und 11 § 1 des Gesetzeserlasses vom 30. Dezember 1946 über die entgeltliche Beförderung von Personen auf der Straße mit Linien- und Reiseomnibussen. Die Föderalbehörde ist jedoch weiterhin

zuständig für den «Gelegenheitsverkehr», der alle Verkehrsdienste umfaßt, auf die nicht die oben angeführten Beschreibungen zutreffen.

B.6.1. Gemäß den Vorarbeiten zur angefochtenen Dekretsbestimmung war es notwendig, den Gesellschaftsauftrag der «Vlaamse Vervoermaatschappij» im einzelnen zu bestimmen, damit präzisiert wird, daß die V.V.M. satzungsgemäß zur Durchführung von sogenannten «Zusatzfahrten» berechtigt ist, und damit die neueste europäische Regelung umgesetzt wird (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 1989-1990, Nr. 1299-1, S. 7, und Nr. 1299-12, S. 3). Aus den Aktenstücken der Flämischen Regierung geht hervor, daß «der Vorschlag zur Abänderung von Artikel 3 des Dekrets vom 31. Juli 1990 zur Gründung der V.V.M. De Lijn [...] bezweckt, es der Flämischen Regierung zu erlauben, die Randbedingungen in bezug auf das Auffangen von Stoßzeiten in der Transportnachfrage durch die V.V.M. aufzustellen. Es ist sicherlich nicht das Ziel, daß die V.V.M. sich auf das Gebiet des Reisebussektors begibt».

B.6.2. Mit der angefochtenen Bestimmung bezweckt der Dekretgeber, die Angelegenheit der sogenannten Zusatzfahrten zu regeln, um die «Stoßzeiten» auffangen zu können. Solche Zusatzfahrten können als ein Bestandteil des Linienverkehrs angesehen werden, wofür die Regionen zuständig sind.

Wenn die angefochtene Ermächtigung durch Dekret, die die «Festlegung der Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs» durch die Regierung ermöglicht, so verstanden wird, daß sie es der Regierung anvertraut, festzulegen, innerhalb welcher Grenzen die Zusatzfahrten eine Fortsetzung des Linienverkehrs darstellen, regelt der Dekretgeber einen Aspekt des Linienverkehrs, der den Regionen übertragen wurde.

So betrachtet steht die Bestimmung nicht im Widerspruch zu den im Klagegrund angeführten Bestimmungen.

B.7. Der erste Klagegrund ist nicht annehmbar.

Zweiter Klagegrund

B.8. Die klagenden Parteien führen an, daß Artikel 8 Absatz 3 des Dekrets vom 18. Mai 1999 im Widerspruch zu Artikel 9 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen stehe. Ihrer Auffassung nach obliege es dem Dekretgeber - falls er dazu befugt sei -, die betreffende Angelegenheit selbst zu regeln und habe er die Flämische Regierung nicht ermächtigen dürfen, den Gesellschaftsauftrag der V.V.M. im einzelnen zu bestimmen und Randbedingungen bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs festzulegen.

B.9. Artikel 9 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 bestimmt:

« In den Angelegenheiten, die zu ihrem Zuständigkeitsbereich gehören, können die Gemeinschaften und Regionen dezentralisierte Dienststellen, Institutionen und Unternehmen gründen oder Kapitalbeteiligungen vornehmen.

Das Dekret kann den vorgenannten Einrichtungen Rechtspersönlichkeit verleihen und ihnen erlauben, Kapitalbeteiligungen vorzunehmen. Unbeschadet des Artikels 87 §4 werden durch Dekret ihre Gründung, Zusammensetzung, Zuständigkeit, Arbeitsweise und Aufsicht geregelt. »

B.10. Indem der Sondergesetzgeber selbst festgelegt hat, in welchen Sachbereichen die durch Absatz 1 von Artikel 9 den Gemeinschaften und Regionen übertragene Zuständigkeit nur durch Dekret ausgeübt werden kann, das heißt indem er gewisse Zuständigkeiten den gesetzgebenden Behörden der Gemeinschaften und Regionen vorbehalten hat, hat er eine Forderung zum Ausdruck gebracht, die als Regel der Zuständigkeitsverteilung im Sinne von Artikel 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof zu betrachten ist.

B.11. Die Zuständigkeitsregel des obenerwähnten Artikels 9, wonach es dem Dekretgeber obliegt, die Gründung, Zusammensetzung, Zuständigkeit, Arbeitsweise und Aufsicht der eigenen Einrichtungen zu regeln - wie der flämische Dekretgeber es mit dem Dekret vom 31. Juli 1990 zur Gründung der « Vlaamse Vervoermaatschappij », das durch die angefochtene Bestimmung abgeändert wird, getan hat -, verpflichtet den Dekretgeber, die Grundregeln dafür festzulegen. Diese Regel verhindert jedoch nicht, daß er die Ausarbeitung dieser Grundregeln im einzelnen der ausführenden Gewalt überläßt.

Es ist nicht ersichtlich, daß der Dekretgeber dem in Artikel 9 des Sondergesetzes enthaltenen Legalitätsprinzip Abbruch geleistet hat, indem er die Flämische Regierung ermächtigt hat, den Gesellschaftsauftrag der V.V.M. « im einzelnen » zu bestimmen und « Randbedingungen » bezüglich der Durchführung des Gelegenheitsverkehrs im Rahmen der vorstehend abgegrenzten Zuständigkeit für den öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr festzulegen.

B.12. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage vorbehaltlich der in B.6.2 ausgeführten Auslegung zurück.

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 31. Mai 2001.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

L. Potoms

G. De Baets