

Geschäftsverzeichnissnr. 3740
Urteil Nr. 94/2006 vom 14. Juni 2006

URTEIL

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, ersetzt durch Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004, erhoben von der VoG « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » und der VoG « Davidsfonds ».

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden A. Arts und M. Melchior, und den Richtern P. Martens, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman und J. Spreutels, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden A. Arts,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der Klage und Verfahren*

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 28. Juni 2005 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 29. Juni 2005 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigkeitklärung von Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, ersetzt durch Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 31. Dezember 2004, zweite Ausgabe): die VoG « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie », mit Vereinigungssitz in 1000 Brüssel, J. Stevensstraat 8, und die VoG « Davidsfonds », mit Vereinigungssitz in 3000 Löwen, Blijde-Inkomststraat 79.

Der Ministerrat hat einen Schriftsatz eingereicht, die klagenden Parteien haben einen Erwiderungsschriftsatz eingereicht und der Ministerrat hat auch einen Gegenerwiderungsschriftsatz eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 27. April 2006

- erschienen

. RA M. Simon, ebenfalls *loco* RA B. Vanschoebeke, in Gent zugelassen, für die klagenden Parteien,

. RA P. Slegers, ebenfalls *loco* RA L. Depré, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,

- haben die referierenden Richter A. Alen und J.-P. Snappe Bericht erstattet,

- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,

- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachengebrauch beziehen, wurden eingehalten.

II. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

B.1. Die Nichtigkeitsklage ist gegen Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 gerichtet, der wie folgt lautet:

« Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, eingefügt durch den königlichen Erlass

vom 20. Dezember 1996 und abgeändert durch den königlichen Erlass vom 8. August 1997 sowie das Gesetz vom 22. Mai 2001, wird wie folgt ersetzt:

' Art. 38. - § *3quater*. Einen Solidaritätsbeitrag müssen Arbeitgeber zahlen, die ein auch für andere als berufliche Zwecke bestimmtes Fahrzeug direkt oder indirekt ihrem Arbeitnehmer zur Verfügung stellen, ungeachtet gleich welchen finanziellen Beitrags des Arbeitnehmers zur Finanzierung oder Benutzung dieses Fahrzeugs.

Unter " Fahrzeug " sind die Fahrzeuge zu verstehen, die zu den Kategorien M1 und N1 gemäß dem königlichen Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelungen über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör gehören.

Der Betrag dieses Beitrags hängt vom CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs ab, so wie er gemäß den Bestimmungen des königlichen Erlasses vom 26. Februar 1981 zur Ausführung der Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, ihre Bauteile sowie ihr Sicherheitszubehör festgelegt wurde.

Dieser monatliche Beitrag, der nicht weniger als 20,83 Euro betragen darf, wird wie folgt pauschal festgelegt:

- für Benzinfahrzeuge: $[(Y \times 9 \text{ Euro}) - 768]: 12;$
- für Dieselfahrzeuge: $[(Y \times 9 \text{ Euro}) - 600]: 12;$

Wobei Y der CO₂-Ausstoß in Gramm pro Kilometer ist, so wie er in der Konformitätsbescheinigung oder im Protokoll über die Konformität des Fahrzeugs oder in der Datenbank der Direktion für Fahrzeugzulassungen angegeben ist.

Fahrzeuge mit Elektroantrieb unterliegen dem in Absatz 4 erwähnten monatlichen Mindestbeitrag.

Die Fahrzeuge, für die keine Angaben zum CO₂-Ausstoß bei der Direktion für Fahrzeugzulassungen vorliegen, werden, wenn sie durch einen Benzinmotor angetrieben werden, Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von 182 g/km, und wenn sie durch einen Dieselmotor angetrieben werden, Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von 165 g/km gleichgestellt.

Absatz 6 ist nicht anwendbar, wenn ein zur Kategorie M1 gehörendes Fahrzeug in ein Fahrzeug der Kategorie N1 umgewandelt wird. In diesem Fall wird der Solidaritätsbeitrag auf der Grundlage des CO₂-Ausstoßes des zur Kategorie M1 gehörenden Fahrzeugs berechnet.

Auf Vorschlag des Nationalen Arbeitsrates und durch einen im Ministerrat beratenen Erlass kann der König unter den durch Ihn festgelegten Bedingungen bestimmte Fahrzeugtypen, die zur Kategorie N1 gemäß dem vorerwähnten königlichen Erlass vom 15. März 1968 gehören, vom Anwendungsbereich ausschließen.

Arbeitgeber, die Fahrzeuge zur Verfügung stellen, die mit einem Motor mit elektrischer Zündung und als Kraftstoff verflüssigte Erdölgase, installiert gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, ausgerüstet sind, unterliegen einem Solidaritätsbeitrag, der wie folgt festgelegt wird:

- $[(Y \times 9 \text{ Euro}) - 990]: 12;$

Wobei Y der CO_2 -Ausstoß in Gramm pro Kilometer ist, so wie er in der Konformitätsbescheinigung oder im Protokoll über die Konformität des Fahrzeugs oder in der Datenbank der Direktion für Fahrzeugzulassungen angegeben ist.

Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Beträge erhöhen oder verringern. Dieser Erlass muss innerhalb einer Frist von neun Monaten ab der Veröffentlichung des Erlasses durch Gesetz bestätigt werden. Erfolgt keine Bestätigung innerhalb der vorerwähnten Frist, so wird der Erlass wirkungslos ab dem ersten Tag des Quartals, das demjenigen folgt, in dem die Bestätigungsfrist endet.

Der durch Absatz 4 und Absatz 10 festgelegte Betrag des Solidaritätsbeitrags ist an den Gesundheitsindex von September 2004 (114,08) gebunden. Am 1. Januar eines jedes Jahres wird der Betrag nach folgender Formel angepasst: Der Grundbetrag wird mit dem Gesundheitsindex für den September des Jahres multipliziert, das dem Jahr vorangeht, in dem der neue Betrag Anwendung finden soll, und geteilt durch den Gesundheitsindex von September 2004.

Dieser Beitrag wird durch den Arbeitgeber an das Landesamt für Soziale Sicherheit innerhalb derselben Fristen und unter den gleichen Bedingungen wie die Beiträge zur sozialen Sicherheit für die Arbeitnehmer gezahlt.

Der Ertrag des Beitrags wird durch das Landesamt für Soziale Sicherheit an die LASS-Globalverwaltung im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 1969 zur Revision des Erlassgesetzes vom 28. Dezember 1944 über die soziale Sicherheit der Arbeiter überwiesen.

Die Bestimmungen der allgemeinen Regelung der sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer hinsichtlich der Erklärung mit Nachweis der Beiträge, der Zahlungsfristen, der Anwendung der zivilrechtlichen Sanktionen und der Strafbestimmungen, der Aufsicht, der zuständigen Richter im Streitfall, der Verjährung von Rechtsklagen, des Vorrechtes und der Mitteilung des Betrags der Forderung des Landesamtes für Soziale Sicherheit finden Anwendung.

Die Verwaltung der direkten Steuern und die Direktion für Fahrzeugzulassungen müssen den mit der Anwendung der Sozialgesetzgebung beauftragten Personen die erforderlichen Informationen zur korrekten Erhebung dieses Beitrags erteilen. Die Modalitäten für die Übertragung der Informationen werden durch den König festgelegt. ' ».

In Bezug auf die Zulässigkeit der Klage

B.2. Der Ministerrat stellt die Zulässigkeit der Klage in Abrede. Die erste klagende Partei trete nicht für ein kollektives Interesse ein, sondern ausschließlich für die individuellen Interessen ihrer Mitglieder. Außerdem sei ihr Vereinigungszweck nicht von der angefochtenen Norm betroffen, da kein ausreichend direkter Zusammenhang zwischen ihrem Auftrag und der angefochtenen Maßnahme bestehe. Die zweite klagende Partei weise nicht nach, dass sie

Firmenfahrzeuge zur Verfügung stelle, die nicht ausschließlich zu beruflichen Zwecken verwendet werden dürften.

B.3. Die Artikel 4 und 5 Absatz 1 der Satzung der VoG « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » lauten wie folgt:

« Art. 4. Sociare verfolgt das Ziel, durch eine möglichst starke repräsentative Position die Interessen der Arbeitgeber des soziokulturellen Sektors und insbesondere ihrer Mitglieder zu unterstützen. Sie tut dies insbesondere durch Interessenverteidigung und Erbringung von Dienstleistungen, damit die Arbeitgeber ihren Gesellschaftszweck unter optimalen Voraussetzungen verfolgen können ».

« Art. 5. Zu den konkreten Tätigkeiten gehören unter anderem auch Tätigkeiten, die der Interessenverteidigung und der Erbringung von Dienstleistungen dienen, die Durchführung und Förderung der Konzertierung untereinander, die Konzertierung mit den Arbeitnehmerorganisationen, mit der öffentlichen Hand und mit Dritten, Vertretung in den relevanten Strukturen, Beistand und Unterstützung in rechtlichen Angelegenheiten, Organisation von Ausbildung und Bildung für die Mitglieder.

[...] ».

Aufgrund ihres Vereinigungszwecks kann die Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht Klage gegen die angefochtene Bestimmung einreichen, die die angeschlossenen Arbeitgeber des soziokulturellen Sektors im Rahmen ihrer Arbeit betrifft. Es besteht daher ein ausreichend direkter Zusammenhang zwischen dem gesellschaftlichen Auftrag der ersten klagenden Partei und der angefochtenen Maßnahme.

Die zweite klagende Partei ist ebenfalls eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht, die ihren Arbeitnehmern Firmenfahrzeuge zur Verfügung stellt, die auch zu anderen als beruflichen Zwecken benutzt werden dürfen, und folglich hierfür den Solidaritätsbeitrag zahlen muss. Die angefochtene Bestimmung hat für sie somit jährliche Mehrausgaben von 12 500 Euro zur Folge. Sie ist also unmittelbar von der angefochtenen Bestimmung betroffen.

Die Einrede der Unzulässigkeit der Klage wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

In Bezug auf den ersten Klagegrund

B.4. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen den Verfassungsgrundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung. Der Klagegrund umfasst mehrere Teile.

B.5.1. Der Ministerrat führt an, die klagenden Parteien hätten in keinem Fall ein Interesse an irgendeinem Teil des ersten Klagegrunds.

B.5.2. Das Sondergesetz vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof unterscheidet nicht zwischen Klägern nach der Art der Verfassungsregeln, deren Verletzung sie anführen. Das Gesetz verlangt, dass die natürlichen Personen und die juristischen Personen, die eine Klage einreichen, ihr Interesse nachweisen. Sobald das Interesse der klagenden Parteien an der Nichtigkeitsklage nachgewiesen ist, müssen sie nicht darüber hinaus ein Interesse an jedem einzelnen Klagegrund oder an den Teilen der von ihnen angeführten Klagegründe beweisen.

Die Einreden des Ministerrates in Bezug auf verschiedene Teile des ersten Klagegrunds werden abgewiesen.

B.6. Der ursprüngliche Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, so wie er durch den königlichen Erlass vom 20. Dezember 1996 eingefügt und später abgeändert wurde, sah vor seinem Ersatz durch die angefochtene Bestimmung die Zahlung eines Solidaritätsbeitrags durch die Arbeitgeber vor, die Arbeitnehmern ein Fahrzeug zur Verfügung stellten, das auch zu persönlichen und individuellen Zwecken benutzt werden konnte. Dieser Solidaritätsbeitrag betrug 33 Prozent des Vorteils, den der Arbeitnehmer durch die private Nutzung des Fahrzeugs erhielt und der gemäß den Grundsätzen von Artikel 36 des Einkommensteuergesetzbuches 1992 veranschlagt wurde, und zwar unter Berücksichtigung der Anzahl Steuer-PS sowie der Anzahl der privat zurückgelegten Kilometer, wobei von diesem Betrag der persönliche Betrag abgezogen wurde, den der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber gegebenenfalls zahlte.

Die Anwendung dieser Regelung führte zu verschiedenen Problemen. So konnten die Einrichtungen, die den Beitrag erheben mussten, nicht über Angaben verfügen, die eine Kontrolle der Richtigkeit des gezahlten Beitrags ermöglichten. Anfechtungen bezüglich des Begriffs « Distanz Wohnort-Arbeitsplatz » und bezüglich der Umschreibung des Begriffs « Vorteil » - wegen der teilweisen Beteiligung des Arbeitnehmers an den Kosten für das zur Verfügung gestellte Fahrzeug - erschwerten die Anwendung (*Parl. Dok.*, Kammer, 2004-2005, DOC 51-1437/001, S. 16).

B.7. Um die vorerwähnten Probleme zu lösen, führte die angefochtene Bestimmung einen Solidaritätsbeitrag auf Firmenfahrzeuge ein, wobei die Grundlage für die Erhebung des Solidaritätsbeitrags erweitert wird, indem er für alle Fahrzeuge auferlegt wird, die Arbeitnehmern zur Verfügung gestellt werden und nicht ausschließlich zu beruflichen Zwecken bestimmt sind, ohne den eventuellen Beitrag der Arbeitnehmer zu deren Finanzierung zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird auch ein ökologisches Ziel verfolgt, indem die Berechnungsweise zu mehr Rücksicht auf die Natur veranlasst. Der Solidaritätsbeitrag ist außerdem ein pauschaler Sozialbeitrag, der entsprechend den ökologischen Normen auf der Grundlage des Ausstoßes von schädlichen Gasen, darunter CO₂, und des Kraftstoffverbrauchs angepasst wird, so dass gemäß den Vorarbeiten die Fahrzeuge mit der geringsten Umweltverschmutzung noch nie so preisgünstig waren. Die Zahl der Fahrzeuge, auf die der Solidaritätsbeitrag Anwendung findet, stieg hierdurch ab 2005 von 120 000 auf 300 000. Es soll jedoch darauf geachtet werden, dass der durchschnittliche Beitrag pro Fahrzeug, ausgehend vom bestehenden Fahrzeugbestand, nicht steigt. Entsprechend den Einnahmen und der tatsächlichen Auswirkung der Maßnahme kann der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Beträge des Solidaritätsbeitrags anpassen, um das Haushaltsziel zu erreichen, unbeschadet der Verpflichtung, diesen Erlass durch den Gesetzgeber innerhalb einer Frist von neun Monaten ab seiner Veröffentlichung bestätigen zu lassen. Um eine korrekte Erhebung der geschuldeten Beiträge zu gewährleisten, werden Informationen, über die gewisse Verwaltungen verfügen, den Inspektionsdienststellen, die mit der Kontrolle der Anwendung der Regelung bezüglich der sozialen Sicherheit beauftragt sind, und den für die Erhebung der Beiträge zur sozialen Sicherheit zuständigen Einrichtungen zur Verfügung gestellt (ebenda, SS. 16-18).

B.8. Der Behandlungsunterschied, der darin besteht, dass der Solidaritätsbeitrag ausschließlich für Firmenfahrzeuge zu zahlen ist, die Arbeitnehmern zur Verfügung gestellt werden, und nicht Selbständigen oder Unternehmensleitern, beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich dem Statut des Sozialversicherten. Obwohl auch ein ökologisches Ziel verfolgt wird, ist die Finanzierung des Systems der sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer der Hauptzweck der angefochtenen Maßnahme. Im Übrigen muss eine Änderung in einem System der sozialen Sicherheit nicht notwendigerweise eine Änderung in ihren anderen Systemen mit sich bringen. Die Maßnahme entbehrt nicht einer vernünftigen Rechtfertigung.

Der erste Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Teil

B.9. Der von den klagenden Parteien bemängelte Behandlungsunterschied zwischen Arbeitnehmern, die ihren eigenen Wagen benutzen und für die beruflich zurückgelegten Kilometer eine Entschädigung erhalten, für die kein Solidaritätsbeitrag zu zahlen ist, und Arbeitnehmern, die einen durch den Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Wagen benutzen und eine Entschädigung für die nicht beruflich zurückgelegten Kilometer zahlen, für die wohl ein Solidaritätsbeitrag zu zahlen ist, beruht auf einem Unterscheidungskriterium, das aus der Tatsache abgeleitet ist, dass der Solidaritätsbeitrag nur Anwendung findet, wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer direkt oder indirekt ein Fahrzeug zur Verfügung stellt, das auch für andere als berufliche Zwecke bestimmt ist. Die angefochtene Maßnahme betrifft somit eine Situation, die sich wesentlich von derjenigen unterscheidet, in der dem Arbeitnehmer eine Entschädigung für beruflich zurückgelegte Kilometer gewährt wird. Eine solche Maßnahme ist im Übrigen relevant, um die in B.7 dargelegte Zielsetzung zu erreichen. Selbst wenn ein Arbeitnehmer sich an den Kosten für die Benutzung des durch den Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Fahrzeugs beteiligt, ist der Vorteil, den er erhält, noch groß genug, damit er als ein Lohnvorteil angesehen werden kann, der den Solidaritätsbeitrag vernünftig rechtfertigt.

Der zweite Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Dritter Teil

B.10. Der Behandlungsunterschied, der darin besteht, dass der Solidaritätsbeitrag ausschließlich für Fahrzeuge zu bezahlen ist, die zu den Kategorien M1 und N1 im Sinne des königlichen Erlasses vom 15. März 1968 « zur Festlegung der allgemeinen Regelungen über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör » gehören, und nicht für die anderen Fahrzeuge, beruht auf dem Kriterium der Klassifizierung des Fahrzeugs.

Dieses Unterscheidungskriterium ist sachdienlich, insofern die Fahrzeuge beider Kategorien sowohl für private als auch für berufliche Zwecke benutzt werden können. Insofern bemängelt wird, dass die angefochtene Bestimmung nicht auf Geländefahrzeuge anwendbar sei, ist festzustellen, dass Geländefahrzeuge durch den vorerwähnten königlichen Erlass vom 15. März 1968 zwar in eine getrennte Kategorie eingestuft werden, nämlich die Kategorie G, dass es sich jedoch um Fahrzeuge der Kategorien M1 und N1 handelt, die spezifische Merkmale aufweisen. Wie der Ministerrat anführt, findet die angefochtene Maßnahme daher auf Geländefahrzeuge Anwendung, wenn sie für andere als berufliche Zwecke benutzt werden können.

Der dritte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Vierter Teil

B.11. Der Behandlungsunterschied, der nach Darlegung der klagenden Parteien darin bestehen würde, dass für die gleichen Firmenfahrzeuge der Solidaritätsbeitrag einmal oder mehrere Male zu zahlen sei, je nachdem, ob sie von einem Arbeitnehmer oder von verschiedenen Arbeitnehmern benutzt würden, findet weder in der angefochtenen Bestimmung noch in ihren Vorarbeiten Unterstützung. Die Kriterien zur Festlegung des monatlichen Beitrags werden nämlich pro Fahrzeug bestimmt. Dass der Solidaritätsbeitrag nicht pro Arbeitnehmer, der das Fahrzeug benutzt, zu zahlen ist, sondern pro Fahrzeug, das zur Verfügung gestellt wird, wird indirekt auch durch die Vorarbeiten untermauert, in denen der Solidaritätsbeitrag als alternative Finanzierung des Systems der sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer im Lichte der

Notwendigkeit, sich nicht mehr auf die Arbeit als fast einzige Finanzierungsquelle zu beschränken, angesehen wurde (*Parl. Dok.*, Kammer, 2004-2005, DOC 51-1437/025, S. 60).

Der vierte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Fünfter Teil

B.12. Der Behandlungsunterschied bei der Berechnung des Solidaritätsbeitrags für Fahrzeuge, je nachdem, ob der CO₂-Ausstoß der Direktion für Fahrzeugzulassungen bekannt ist oder nicht, beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der Verfügbarkeit der relevanten Daten. Im Lichte des Zwecks der angefochtenen Maßnahme ist es nicht unvernünftig, einen Pauschalbeitrag vorzusehen, der auf einem Mittelwert beruht, wenn keine anderen zuverlässigen Daten bei der öffentlichen Dienststelle vorliegen, die als die qualifizierteste angesehen werden kann, um darüber Auskunft zu geben, und eine andere Beweisführung, die für den Beitragspflichtigen möglicherweise vorteilhafter ist, von der Obrigkeit nur erbracht werden könnte durch einen Aufwand, der ihr vernünftigerweise nicht auferlegt werden kann.

Der Behandlungsunterschied zwischen Benzinfahrzeugen und Dieselfahrzeugen wurde in den Vorarbeiten wie folgt gerechtfertigt:

« Der Berechnungsunterschied zwischen Fahrzeugen mit Benzinmotor oder Dieselmotor ist gerechtfertigt wegen des Verschmutzungsgrades dieser beiden Kraftstoffarten. Mit Diesel betriebene Fahrzeuge erzielen bessere Verbrauchswerte, stoßen jedoch mehr Luft verschmutzende Stoffe aus. Da der Wert, der in der Konformitätsbescheinigung oder im Protokoll über die Konformität angegeben ist und der die beiden Parameter enthält, Dieselfahrzeuge bevorteilt, ist der abzugsfähige Betrag niedriger als für Benzinfahrzeuge. Die gleiche Überlegung gilt für Fahrzeuge, die mit LPG betrieben werden und weniger Verschmutzung verursachen als ein Benzinfahrzeug, sowohl hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes als auch hinsichtlich der anderen Luft verschmutzenden Stoffe. Der abgezogene Betrag ist wesentlich höher, um ihnen ein vorteilhafteres System zu bieten angesichts des Umstandes, dass der in der Konformitätsbescheinigung oder im Protokoll über die Konformität angegebene CO₂-Ausstoß keine LPG-Anlagen berücksichtigt » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2004-2005, DOC 51-1437/014, S. 11).

Aus der sowohl für Fahrzeuge, deren tatsächlicher CO₂-Ausstoß bekannt ist, als auch für Fahrzeuge, deren CO₂-Ausstoß nicht bekannt ist, geltenden Berechnungsweise des monatlichen Pauschalbeitrags, die auf der Grundlage der in den zitierten Vorarbeiten angeführten Begründung

nicht offensichtlich unvernünftig ist, ergibt sich, dass der monatliche Solidaritätsbeitrag für Benzinfahrzeuge nicht in unverhältnismäßigem Maße niedriger ist als der Solidaritätsbeitrag für Dieselfahrzeuge, unter anderem unter Berücksichtigung der ökologischen Zielsetzung der Maßnahme.

Der fünfte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Sechster Teil

B.13. Der zusätzliche Behandlungsunterschied, der darin besteht, dass durch die Auferlegung eines minimalen monatlichen Solidaritätsbeitrags von mindestens 20,83 Euro für die umweltfreundlichsten Fahrzeuge ein verhältnismäßig höherer Solidaritätsbeitrag zu zahlen ist als für andere, stärker verschmutzende Fahrzeuge, beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der Art der Umweltverschmutzung durch das Fahrzeug. Dieser Behandlungsunterschied ist sachdienlich zur Verwirklichung der Hauptzielsetzung der angefochtenen Maßnahme, nämlich die Finanzierung der sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer. Diese Hauptzielsetzung erfordert es nicht, dass der Solidaritätsbeitrag vollständig im Verhältnis zum realen CO₂-Ausstoß stehen muss. Aus dem Betrag dieses minimalen monatlichen Solidaritätsbeitrags kann außerdem nicht abgeleitet werden, dass die Maßnahme nicht im Verhältnis zur Zielsetzung des Gesetzgebers stehen würde.

Der sechste Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Siebter Teil

B.14. Im siebten Teil des ersten Klagegrunds wird der Behandlungsunterschied zwischen bestimmten Arten von Fahrzeugen der Kategorie N1, die unter Berücksichtigung des in Artikel 38 § 3^{quater} Absatz 8 des Gesetzes vom 29. Juni 1981 vorgesehenen Verfahrens durch den König von der Anwendung der angefochtenen Bestimmung ausgeschlossen werden können, und den anderen Fahrzeugen angeprangert. Die Möglichkeit zum Ausschluss wurde in den Vorarbeiten erklärt

« durch den Wunsch, eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen für 'Nutzfahrzeuge', die speziell für den kollektiven Transport von Arbeitnehmern in einem bestimmten Rahmen benutzt werden und die aus bestimmten Gründen nicht systematisch zum Unternehmen zurückgebracht werden, sowie für Nutzfahrzeuge, die so ausgestattet sind, dass ihre 'nicht streng berufliche' Nutzung nur sehr begrenzt möglich ist » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2004-2005, DOC 51-1437/014, S. 12).

Der Hof kann nur dazu Stellung nehmen, ob ein Behandlungsunterschied im Verhältnis zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung gerechtfertigt ist oder nicht, wenn dieser Behandlungsunterschied auf eine gesetzgeberische Norm zurückzuführen ist. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass in dem Fall, wo ein Gesetzgeber eine Ermächtigung erteilt, davon auszugehen ist - sofern es keine gegenteiligen Indizien gibt -, dass er dem Ermächtigten nur die Befugnis erteilt, diese Ermächtigung in Übereinstimmung mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung anzuwenden.

Es obliegt daher dem Verwaltungsrichter und dem ordentlichen Richter zu prüfen, ob der König bei der Ausübung der ihm durch Artikel 38 § 3^{quater} Absatz 8 des Gesetzes vom 29. Juni 1981 erteilten Ermächtigung die Artikel 10 und 11 der Verfassung beachtet.

Der siebte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Achter Teil

B.15. Der bemängelte Behandlungsunterschied hinsichtlich der Regelung über die Sozialbeiträge für einerseits die Bereitstellung eines Fahrzeugs, das auch zu anderen als beruflichen Zwecken benutzt werden kann, und andererseits gleich welchen anderen Lohnvorteil beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der spezifischen Beschaffenheit des Vorteils. Es ist sachdienlich zur Verwirklichung der Zielsetzung des Gesetzgebers, nämlich die Auferlegung eines Solidaritätsbeitrags für den spezifischen Vorteil, um das System der sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer zu finanzieren, wobei gleichzeitig der Auswirkung dieses Vorteils auf die Umwelt Rechnung getragen wird.

Der achte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

In Bezug auf den zweiten Klagegrund

B.16. Die klagenden Parteien führen als zweiten Klagegrund einen Verstoß gegen Artikel 22 der Verfassung an, da die angefochtene Bestimmung den König ermächtigt, die Modalitäten für die Übertragung von Informationen der Verwaltung der direkten Steuern und der Direktion für Fahrzeugzulassungen an das Landesamt für Soziale Sicherheit zu bestimmen, während nur der Gesetzgeber befugt sei, eine solche Übertragung von Informationen zu ermöglichen.

B.17. Artikel 38 § 3^{quater} letzter Absatz des vorerwähnten Gesetzes vom 29. Juni 1981 lautet wie folgt:

« Die Verwaltung der direkten Steuern und die Direktion für Fahrzeugzulassungen müssen den mit der Anwendung der Sozialgesetzgebung beauftragten Personen die erforderlichen Informationen für die korrekte Erhebung dieses Beitrags erteilen. Die Modalitäten für diese Übertragung von Informationen werden durch den König festgelegt ».

B.18. Artikel 22 Absatz 1 der Verfassung bestimmt:

« Jeder hat ein Recht auf Achtung vor seinem Privat- und Familienleben, außer in den Fällen und unter den Bedingungen, die durch Gesetz festgelegt sind ».

Das Recht auf Achtung des Privatlebens und des Familienlebens dient im Wesentlichen dazu, die Personen vor Einmischungen in ihr Privatleben, ihr Familienleben, ihre Wohnung oder ihren Briefwechsel zu schützen. Der Vorschlag, der der Annahme von Artikel 22 der Verfassung voranging, betonte « den Schutz der Person, die Anerkennung ihrer Identität und die Bedeutung ihrer Entfaltung sowie derjenigen ihrer Familie » und hob die Notwendigkeit hervor, das Privatleben und das Familienleben zu schützen vor « Einmischung, unter anderem als Folge der ständigen Entwicklung der Informationstechniken, wenn Maßnahmen zur Ermittlung, Untersuchung und Kontrolle durch die Behörden und durch private Einrichtungen bei der Ausführung ihrer Funktionen oder Tätigkeiten durchgeführt werden ».

Artikel 22 Absatz 1 der Verfassung gewährleistet daher jedem Bürger, dass nur aufgrund einer Gesetzesbestimmung und unter den darin festgelegten Bedingungen Verletzungen der Achtung seines Privatlebens begangen werden dürfen, so dass jeder jederzeit wissen kann, unter

welchen Bedingungen und unter welchen Umständen die Obrigkeit sich in dieses Recht einmischen darf. Daher erfordert diese Bestimmung, dass eine behördliche Einmischung in das Recht auf Achtung des Privatlebens und des Familienlebens nur zulässig ist, wenn sie in einer ausreichend präzisen Gesetzesbestimmung vorgesehen ist, einer zwingenden gesellschaftlichen Notwendigkeit entspricht und im Verhältnis zu der damit angestrebten rechtmäßigen Zielsetzung steht.

B.19. Eine Ermächtigung einer anderen Gewalt steht nicht im Widerspruch zum Legalitätsprinzip, sofern die Ermächtigung ausreichend präzise beschrieben ist und sich auf die Ausführung von Maßnahmen bezieht, deren wesentliche Elemente vorher durch den Gesetzgeber festgelegt wurden.

B.20. Die Ermächtigung des Königs, die Modalitäten für die Informationserteilung durch die im angefochtenen Absatz von Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 erwähnten Dienststellen im Hinblick auf die korrekte Erhebung des Solidaritätsbeitrags festzulegen, erlaubt es Ihm keineswegs, wesentliche Elemente zu regeln, die sich auf Daten bezüglich des Privatlebens der Arbeitnehmer beziehen würden.

Folglich kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber im vorliegenden Fall dem König eine Ermächtigung erteilt hätte, die im Widerspruch zu Artikel 22 Absatz 1 der Verfassung stehen würde.

Der zweite Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage 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 14. Juni 2006.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts