

Geschäftsverzeichnisnr. 3877
Urteil Nr. 181/2006 vom 29. November 2006

URTEIL

In Sachen: Klage auf völlige oder teilweise Nichtigkeitserklärung von Artikel 7 des Gesetzes vom 20. Juli 2005 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen und der Artikel 85 und 86 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005, 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 R. Henneuse, M. Bossuyt, J.-P. Snappe, E. Derycke 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 27. Januar 2006 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 30. Januar 2006 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf völlige oder teilweise Nichtigkeitserklärung von Artikel 7 des Gesetzes vom 20. Juli 2005 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 28. Juli 2005) und der Artikel 85 und 86 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005 (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 30. Dezember 2005, 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.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 4. Oktober 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 E. Derycke und R. Henneuse 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 7 des Gesetzes vom 20. Juli 2005 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen sowie gegen die Artikel 85 und 86 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005 gerichtet.

Diese Bestimmungen lauten:

« Art. 7 [des vorerwähnten Gesetzes vom 20. Juli 2005]. In 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, das Gesetz vom 22. Mai 2001 und das Gesetz vom 27. Dezember 2004, wird Absatz 1 wie folgt ersetzt:

‘ Einen Solidaritätsbeitrag müssen Arbeitgeber zahlen, die gleich welches auch zu anderen als rein beruflichen Zwecken benutzte Fahrzeug direkt oder indirekt ihrem Arbeitnehmer zur Verfügung stellen, ungeachtet gleich welchen finanziellen Beitrags des Arbeitnehmers zur Finanzierung oder Benutzung dieses Fahrzeugs. Als dem Arbeitnehmer zu anderen als rein beruflichen Zwecken zur Verfügung gestelltes Fahrzeug gelten alle Fahrzeuge, die auf den Namen des Arbeitgebers zugelassen sind oder die Gegenstand eines Miet- oder Leasingvertrags oder gleich welchen anderen Vertrags für die Benutzung des Fahrzeugs sind, außer wenn der Arbeitgeber nachweist, dass entweder die Benutzung zu anderen als rein beruflichen Zwecken ausschließlich durch eine Person geschieht, auf die nicht die soziale Sicherheit für Arbeitnehmer Anwendung findet, oder dass das Fahrzeug zu rein beruflichen Zwecken benutzt wird. ’ ».

« Art. 85 [des vorerwähnten Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005]. Im Sinne von Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, ersetzt durch das Gesetz vom 27. Dezember 2004 und abgeändert durch das Gesetz vom 20. Juli 2005, ist unter ‘ dem Arbeitnehmer zu anderen als rein beruflichen Zwecken zur Verfügung gestelltes Fahrzeug ’ unter anderem ein Fahrzeug zu verstehen, das dem Arbeitnehmer vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird, um die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz individuell zurückzulegen, und/oder zu Privatzwecken, sowie ein für die gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern benutztes Fahrzeug.

Art. 86 [des vorerwähnten Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005]. In Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, ersetzt durch das Gesetz vom 27. Dezember 2004 und abgeändert durch das Gesetz vom 20. Juli 2005, wird zwischen Absatz 2 und Absatz 3 der folgende Absatz eingefügt:

‘ Wird ein Fahrzeug für die gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern benutzt, so ist der in diesem Artikel festgelegte Solidaritätsbeitrag geschuldet, außer wenn es sich um ein durch die Sozialpartner vereinbartes System der Beförderung von Arbeitnehmern handelt, wonach ein zur Klasse N1 gehörendes Fahrzeug benutzt wird, in dem neben dem Fahrer mindestens zwei andere Arbeitnehmer des Unternehmens während mindestens 80 % der zurückgelegten Strecke von und zu der Wohnung des Fahrers anwesend sind, und wenn der Arbeitnehmer darüber hinaus nachweist, dass dieses Fahrzeug nicht auf andere Weise privat benutzt wird. ’ ».

In Bezug auf die Zulässigkeit der Klage

B.2.1. Der Ministerrat stellt die Zulässigkeit der Klage in Abrede. Obwohl die Nichtigkeitsklage formell gegen eine Reihe von Bestimmungen der Gesetze vom 20. Juli 2005 und 27. Dezember 2005 gerichtet sei, gehe sowohl aus dem Wortlaut und der Tragweite der angefochtenen Normen als auch aus den in der Klageschrift dargelegten Beschwerden hervor, dass die klagenden Parteien eigentlich Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 anfechten, gegen den sie vorher eine Nichtigkeitsklage eingereicht hätten, die zum Urteil Nr. 94/2006 geführt habe. Bei den nunmehr angefochtenen Bestimmungen handele es sich um rein auslegende Bestimmungen, die keine neuen Normen einführen. Da das Programmgesetz vom 27. Dezember 2004 im *Belgischen Staatsblatt* vom 31. Dezember 2004 veröffentlicht worden sei, sei die vorliegende, am 27. Januar 2006 eingereichte Klage offensichtlich verspätet.

B.2.2. Insofern sich die Einrede der Unzulässigkeit der Klage auf deren verspätetes Einreichen stützt, ist sie nicht annehmbar, da die Klageschrift innerhalb der Klageerhebungsfrist von sechs Monaten eingereicht wurde. Dass einige der nunmehr angefochtenen Bestimmungen eine auslegende Beschaffenheit aufweisen würden, beeinträchtigt dies nicht.

B.2.3. Insofern die Einrede bemängelt, dass die von den klagenden Parteien angeführten Beschwerden sich im Wesentlichen auf andere Bestimmungen als die nun angefochtenen bezögen, wird die Prüfung dieser Einrede gleichzeitig mit der Sache selbst geprüft.

B.3.1. Der Ministerrat stellt ebenfalls die Zulässigkeit der Klage in Abrede, insofern sie von der ersten klagenden Partei erhoben worden ist. Diese 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.

B.3.2. 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 angefochtenen Bestimmungen einreichen, die die angeschlossenen Arbeitgeber des soziokulturellen Sektors im Rahmen ihrer Arbeit betreffen könnten. Es besteht daher ein ausreichend direkter Zusammenhang zwischen dem gesellschaftlichen Auftrag der ersten klagenden Partei und den angefochtenen Bestimmungen.

Die Einrede der Unzulässigkeit wegen Mangels an erforderlichlichem Interesse auf Seiten der ersten klagenden Partei 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 Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 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, führt Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 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. In seinem Urteil Nr. 94/2006 vom 14. Juni 2006 hat der Hof die Klage derselben klagenden Parteien gegen den vorerwähnten Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 abgewiesen.

B.9.1. Die nunmehr angefochtenen Bestimmungen ändern den vorerwähnten Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 ab oder legen ihn aus.

B.9.2. In den Vorarbeiten wurden diese Bestimmungen wie folgt erläutert:

- In Bezug auf Artikel 7 des Gesetzes vom 20. Juli 2005:

« Um eine korrekte Erhebung des Solidaritätsbeitrags zu gewährleisten, wird die widerlegbare Vermutung eingeführt, dass jedes Fahrzeug, das der Arbeitnehmer für private

Zwecke benutzen kann, tatsächlich auch für private Zwecke benutzt wird. Der Arbeitgeber kann diese Vermutung widerlegen, indem er nachweist, dass das Fahrzeug durch eine Person benutzt wird, auf die nicht die soziale Sicherheit für Arbeitnehmer Anwendung findet, oder indem er nachweist, dass das Fahrzeug tatsächlich ausschließlich für rein berufliche Zwecke benutzt wird.

Elemente, wie eine Klausel in einem Arbeitsvertrag, die eine private Benutzung verbietet, oder wie ein Versicherungsvertrag, aus dem hervorgeht, dass der bei einer privaten Benutzung entstandene Schaden nicht gedeckt ist, können Bestandteil der Beweisführung bilden, reichen jedoch alleine nicht aus. Um für ein bestimmtes Fahrzeug vom Solidaritätsbeitrag befreit zu werden, muss der Arbeitgeber anhand seiner Dienstwagenordnung nachweisen können, dass eine private Benutzung dieses Fahrzeugs verboten ist, beispielsweise indem er Regeln vorsieht, die den Arbeitnehmer verpflichten, das Fahrzeug abends auf dem Betriebsgelände abzustellen, oder indem er vorsieht, dass nur der Arbeitnehmer, der Bereitschaftsdienst hat, es nach Hause mitnehmen darf. Dieses Verbot muss durch den Arbeitgeber überprüft werden können und gegebenenfalls mit Sanktionen einhergehen.

Das Datum des Inkrafttretens wurde auf den 1. Juli 2005 festgelegt und betrifft somit die zu Beginn des dritten Quartals 2005 geschuldeten Beiträge » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2004-2005, DOC 51-1922/001, SS. 4-5).

- In Bezug auf « Abschnitt 3. – Firmenwagen » (Artikel 85 bis 87) des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005:

« Dieser Abschnitt enthält eine Bestimmung zur Auslegung des Begriffs ‘ dem Arbeitnehmer zu anderen als rein beruflichen Zwecken zur Verfügung gestelltes Fahrzeug ’, der in Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger, ersetzt durch das Gesetz vom 27. Dezember 2004 und abgeändert durch das Gesetz vom 20. Juli 2005, benutzt wird.

Artikel 38 § 3^{quater} des vorerwähnten Gesetzes vom 29. Juni 1981, ersetzt durch Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004, kann ab dem Inkrafttreten der neuen Regelung am 1. Januar 2005 nicht anders ausgelegt werden, als es in der auslegenden Bestimmung angegeben ist. Einer der Grundsätze dieser neuen Regelung ist nämlich, dass ein Solidaritätsbeitrag geschuldet ist, sobald der Arbeitgeber seinem Arbeitnehmer ein Fahrzeug zur Verfügung stellt, das nicht ausschließlich für berufliche Zwecke bestimmt ist (Begründung, *Parl. Dok.*, Kammer 2004-2005, Nr. 1437/001, S. 16). Der Gesetzgeber unterscheidet nicht zwischen der individuellen und der gemeinschaftlichen Benutzung des Fahrzeugs, das der Arbeitgeber zur Verfügung stellt » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2005-2006, DOC 51-2097/001, SS. 47-48).

- In Bezug auf Artikel 85 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005:

« Dieser Artikel soll den Begriff ‘ dem Arbeitnehmer zu anderen als rein beruflichen Zwecken zur Verfügung gestelltes Fahrzeug ’ auslegen. Hierdurch werden Missverständnisse in Bezug auf den Anwendungsbereich des Solidaritätsbeitrags auf Firmenwagen vermieden. Dieses

Ziel rechtfertigt es, dass der Gesetzgeber die Bedeutung dieser Bestimmung auslegt, ohne ihre Tragweite zu ändern.

Hierbei sollen lediglich die Wörter ‘ dem Arbeitnehmer zu anderen als rein beruflichen Zwecken zur Verfügung gestelltes Fahrzeug ’ in dem Sinne ausgelegt werden, der dem Ziel des Gesetzgebers entspricht, nämlich einen Solidaritätsbeitrag vom Arbeitgeber zu erheben auf unter anderem Fahrzeuge, die der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern zur Verfügung stellt, um die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückzulegen, oder die er für private Zwecke benutzt, sowie auf die Fahrzeuge, die für die gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern benutzt werden. [...]

Bei der Festlegung des Haushaltes 2006 hat die Regierung ebenfalls bestätigt, dass die durch das Gesetz vom 20. Juli 2005 eingefügte Vermutung auch auf die Fahrzeuge anwendbar ist, die für die gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern benutzt werden » (ebenda, S. 48).

- In Bezug auf Artikel 86 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005:

« Unter Berücksichtigung der Anmerkung des Staatsrates hat die Regierung beschlossen, die Beschreibung des Begriffs ‘ gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern ’ in eine besondere Bestimmung aufzunehmen. Diese Definition tritt am 1. Januar 2005 in Kraft, da von Anfang an klar war, dass die gemeinschaftliche Beförderung in den Anwendungsbereich des neuen Systems des Solidaritätsbeitrags aufgenommen wurde und dass das neue System am 1. Januar 2005 in Kraft getreten ist.

Unter Berücksichtigung dessen, dass der Begriff ‘ gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern ’ in keiner Regelung beschrieben wird, ist für die Anwendung der Gesetzgebung in Bezug auf den in Anwendung von Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981 geschuldeten Solidaritätsbeitrag unter ‘ gemeinschaftlicher Beförderung von Arbeitnehmern ’ ein durch die Sozialpartner vereinbartes System der Beförderung von Arbeitnehmern zu verstehen, wonach ein zur Klasse N1 gehörendes Fahrzeug benutzt wird, in dem neben dem Fahrer mindestens zwei andere Arbeitnehmer des Unternehmens während mindestens 80 % der zurückgelegten Strecke von und zu der Wohnung des Fahrers anwesend sind. Die Beweislast für diese Elemente obliegt dem Arbeitgeber.

In diesem Fall ist der Solidaritätsbeitrag nicht geschuldet, unter der Bedingung, dass der Arbeitgeber darüber hinaus nachweist, dass das für die gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern benutzte Fahrzeug nicht für andere private Zwecke benutzt wird » (ebenda, SS. 48-49).

Erster Teil

B.10.1. In der Rechtssache Nr. 3740 hatten die klagenden Parteien eine ähnliche Beschwerde angeführt. Im Urteil Nr. 94/2006 hat der Hof diese Beschwerde aus den nachstehenden Gründen als unbegründet abgewiesen:

« 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 ».

B.10.2. Im vorliegenden Fall besteht kein Anlass, eine andere Entscheidung zu treffen.

Der erste Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Teil

B.11.1. In der Rechtssache Nr. 3740 hatten die klagenden Parteien eine ähnliche Beschwerde angeführt, wobei sie jetzt nicht mehr geltend machen, dass dem Arbeitnehmer durch die Bereitstellung eines Firmenwagens ein ansehnlicher Lohnvorteil geboten werde, indem diesem Arbeitnehmer erlaubt werde, den Firmenwagen auch für private Zwecke zu benutzen.

In jedem Fall stellt der Umstand, dass der Arbeitgeber einen Firmenwagen zur Verfügung stellt, in der Regel einen Lohnvorteil für den Arbeitnehmer dar. Der Gesetzgeber konnte davon ausgehen, dass dieser Vorteil die Entschädigung für die nicht zu Berufszwecken gefahrenen Kilometer, die der Arbeitnehmer bezahlt, übertrifft, zumal dieser Arbeitnehmer den Kauf eines solchen Fahrzeugs nicht selbst finanzieren muss.

Im Urteil Nr. 94/2006 hat der Hof diese Beschwerde aus folgenden Gründen für unbegründet erklärt:

« 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 ».

B.11.2. Im vorliegenden Fall besteht kein Anlass, eine andere Entscheidung zu treffen.

Der zweite Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Dritter bis siebter Teil

B.12.1. In diesen Teilen werden die nachstehenden Behandlungsunterschiede bemängelt:

- Der Solidaritätsbeitrag sei ausschließlich für Fahrzeuge zu bezahlen, die zu den Klassen 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 (dritter Teil).

- Der Solidaritätsbeitrag für Fahrzeuge sei unterschiedlich, je nachdem, ob der CO₂-Ausstoß der Direktion für Fahrzeugzulassungen bekannt sei oder nicht (vierter Teil).

- Durch die Auferlegung eines minimalen monatlichen Solidaritätsbeitrags für die umweltfreundlichsten Fahrzeuge müsse ein verhältnismäßig höherer Solidaritätsbeitrag gezahlt werden als für andere, stärker verschmutzende Fahrzeuge (fünfter Teil).

- Der König werde ermächtigt, den Beitrag zu erhöhen oder zu senken und bestimmte Fahrzeuge aus der Klasse N1 auszuschließen, ohne dass das Gesetz Kriterien festlege, aufgrund deren diese Anpassungen zu erfolgen hätten (sechster Teil).

- Die Regelungen der sozialen Sicherheit für die Bereitstellung eines Firmenwagens einerseits und für gleich welche anderen Lohnvorteile andererseits sind unterschiedlich (siebter Teil).

B.12.2. Die im dritten bis siebten Teil dargelegten Beschwerden sind nicht auf die nunmehr angefochtenen Bestimmungen zurückzuführen. Diese Beschwerden beziehen sich in Wirklichkeit auf Bestimmungen von Artikel 38 § 3^{quater} des Gesetzes vom 29. Juni 1981, ersetzt durch Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004. Diese Bestimmungen können nicht mehr angefochten werden, da die Frist zur Erhebung einer Nichtigkeitsklage gegen das vorerwähnte Gesetz vom 27. Dezember 2004 abgelaufen ist.

Der dritte bis siebte Teil des ersten Klagegrunds sind unzulässig.

Achter Teil

B.13.1. Gemäß Artikel 86 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2005 können Fahrzeuge, die für die gemeinschaftliche Beförderung von Arbeitnehmern zur Verfügung gestellt werden, unter bestimmten Bedingungen vom Solidaritätsbeitrag befreit werden, wenn die gemeinschaftliche Beförderung mit Fahrzeugen der Klasse N1 durchgeführt wird, das heißt für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen. Nach Darlegung der klagenden Parteien gebe es keinerlei Rechtfertigung dafür, dass diese Befreiung nur für die gemeinschaftliche Beförderung mit dieser Art von Fahrzeugen gelte.

B.13.2. Sowohl aus dem Wortlaut des angefochtenen Artikels 86 als auch aus den Vorarbeiten zu diesem Artikel, die in B.9.2 in Erinnerung gerufen wurden, geht hervor, dass der beanstandete Behandlungsunterschied auf sehr spezifischen objektiven Kriterien beruht. Die in der Bestimmung vorgesehene Befreiung gilt nämlich nur, wenn mehrere Bedingungen gleichzeitig erfüllt sind: Es muss sich um ein durch die Sozialpartner vereinbartes System der

Beförderung von Arbeitnehmern handeln, wonach ein zur Klasse N1 gehörendes Fahrzeug benutzt wird, in dem neben dem Fahrer mindestens zwei andere Arbeitnehmer des Unternehmens während mindestens 80 Prozent der zurückgelegten Strecke von und zu der Wohnung des Fahrers anwesend sind, und der Arbeitgeber muss außerdem beweisen, dass dieses Fahrzeug nicht zu anderen privaten Zwecken benutzt wird.

Im Lichte der Zielsetzung des Gesetzgebers, unter den vorerwähnten strengen Bedingungen eine Befreiung vom Solidaritätsbeitrag für bestimmte Fahrzeuge, die für die gemeinschaftliche Beförderung zur Verfügung gestellt werden, zu gewähren, kann die angefochtene Maßnahme nicht als unvernünftig angesehen werden.

Der achte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

In Bezug auf den zweiten Klagegrund

B.14.1. Die klagenden Parteien führen als zweiten Klagegrund einen Verstoß gegen Artikel 22 der Verfassung an, da die angefochtene Bestimmung den König ermächtige, 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.14.2. Die im zweiten Klagegrund angeführte Beschwerde kann nicht auf die hier angefochtenen Bestimmungen zurückgeführt werden. Diese Beschwerde bezieht sich in Wirklichkeit auf den letzten Absatz von Artikel 38 § 3^{quater} des vorerwähnten Gesetzes vom 29. Juni 1981, ersetzt durch Artikel 2 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004. Diese Bestimmung kann nicht mehr angefochten werden, da die Frist zur Erhebung einer Nichtigkeitsklage gegen das vorerwähnte Gesetz vom 27. Dezember 2004 abgelaufen ist.

Der zweite Klagegrund ist unzulässig.

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 29. November 2006.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts