

Geschäftsverzeichnisnr. 4261
Urteil Nr. 85/2008 vom 27. Mai 2008

URTEILSAUSZUG

In Sachen: Präjudizielle Frage in Bezug auf die Artikel 25 und 63 des Dekrets der Flämischen Region vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs und zur Gründung des Mobilitätsrates für Flandern, gestellt vom Polizeigericht Vilvoorde.

Der Verfassungsgerichtshof,

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

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der präjudiziellen Frage und Verfahren*

In seinem Urteil vom 25. Juni 2007 in Sachen der Staatsanwaltschaft gegen die « Euro-Blanche » PGmbH, dessen Ausfertigung am 5. Juli 2007 in der Kanzlei des Hofes eingegangen ist, hat das Polizeigericht Vilvoorde folgende präjudizielle Frage gestellt:

« Verstoßen die Artikel 25 und 63 des Dekrets vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs und zur Gründung des Mobilitätsrates für Flandern gegen Artikel 39 der Verfassung und die Artikel 1, 2 und 92bis § 2 Buchstabe c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980, eingefügt durch Artikel 15 des Sondergesetzes vom 8. August 1988, indem die vorerwähnten Artikel des Dekrets vom 20. April 2001 die auf das Gebiet von mehr als einer Region sich erstreckenden Taxidienste regeln, während die Bestimmungen der Verfassung und des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen, insbesondere Artikel 92bis § 2 Buchstabe c) des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen, in Bezug auf diese Angelegenheit voraussetzen, dass vorher ein Zusammenarbeitsabkommen zwischen den Regionen geschlossen wird, während im vorliegenden Fall kein solches Abkommen geschlossen wurde? ».

(...)

III. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

B.1. Die präjudizielle Frage bezieht sich auf die Artikel 25 und 63 des Dekrets der Flämischen Region vom 20. April 2001 « über die Organisation des Personenkraftverkehrs und zur Gründung des Mobilitätsrates für Flandern » (nachstehend: « Mobilitätsdekret »).

Artikel 25 des Mobilitätsdekrets bestimmt:

« Niemand darf ohne Genehmigung einen Taxidienst durch ein oder mehrere Fahrzeuge auf der öffentlichen Straße oder an gleich welchem anderen, nicht für den öffentlichen Verkehr zugänglichen Ort, der sich auf dem Gebiet der Flämischen Region befindet, betreiben ».

Artikel 63 des Mobilitätsdekrets bestimmt:

« § 1. Unbeschadet des etwaigen Schadenersatzes wird mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis drei Monaten oder mit einer Geldbuße von 500 Euro bis 10 000 Euro oder mit nur einer dieser Strafen derjenige bestraft, der ohne Genehmigung beziehungsweise Vertrag oder Bescheinigung einen Dienst für Linienverkehr, einen Dienst für besonderen Linienverkehr im Sinne von Artikel 19 § 1 betreibt oder einen Transport für eigene Rechnung im Sinne von

Artikel 23 ausführt, einen Taxidienst oder einen Dienst zur Vermietung von Autos mit Fahrer betreibt.

§ 2. Unbeschadet des etwaigen Schadenersatzes wird mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis drei Monaten oder mit einer Geldbuße von 26 Euro bis 10 000 Euro oder mit nur einer dieser Strafen derjenige bestraft, der eine andere Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Dekrets oder dessen Ausführungsbestimmungen als diejenigen, die in Artikel 66 § 1 vorgesehen sind, begeht.

Mit den in Absatz 1 vorgesehenen Strafen wird ebenfalls derjenige bestraft, der wiederholt Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen begeht, die in der Genehmigung für Linienverkehr, Taxidienste, Dienste zur Vermietung von Autos mit Fahrer und gegebenenfalls die besonderen Formen des Linienverkehrs enthalten sind.

§ 3. Die Bestimmungen von Buch I des Strafgesetzbuches, einschließlich Kapitel VII und Artikel 85, finden Anwendung auf die Übertretungen im Sinne der §§ 1 und 2 ».

B.2. Der vorliegende Richter möchte vom Hof erfahren, ob die Artikel 25 und 63 des Mobilitätsdekrets gegen Artikel 39 der Verfassung und die Artikel 1, 2 und 92*bis* § 2 Buchstabe c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verstießen, indem, obwohl die vorerwähnten Artikel des Mobilitätsdekrets über die Grenzen der Region hinaus wirksam seien, kein vorheriges Zusammenarbeitsabkommen zwischen den Regionen geschlossen worden sei.

B.3. Da nicht dargelegt wird, worin der mögliche Verstoß gegen Artikel 39 der Verfassung und die Artikel 1 und 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen bestehen könnte, begrenzt der Hof seine Prüfung auf Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe c) desselben Sondergesetzes.

Artikel 63 des Mobilitätsdekrets legt nur die strafrechtlichen Sanktionen bei Übertretung der in Artikel 25 vorgesehenen Genehmigungspflicht fest und regelt nicht den Betrieb eines Taxidienstes, so dass er nichts mit dem Gegenstand der präjudiziellen Frage zu tun hat. Folglich ist die präjudizielle Frage, insofern sie Artikel 63 des Mobilitätsdekrets betrifft, nicht zu beantworten.

B.4. Das Sondergesetz vom 8. August 1988 hat in das Sondergesetz vom 8. August 1980 einen Artikel 92*bis* eingefügt, dessen Paragraph 2 bestimmt, dass die Regionen « auf jeden Fall Zusammenarbeitsabkommen [abschließen] zur Regelung von Angelegenheiten mit Bezug auf:

[...] c) Dienste des öffentlichen Stadt- und Nahverkehrs und Taxidienste, die sich über [das] Gebiet von mehr als einer Region erstrecken ».

B.5. Insofern das Fehlen einer Zusammenarbeit in einer Angelegenheit, für die der Sondergesetzgeber eine verpflichtende Zusammenarbeit vorsieht, nicht mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der für jede Befugnisausübung gilt, vereinbar ist, kann der Hof die Einhaltung der in Artikel 92*bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 festgelegten Verpflichtung zum Abschluss von Zusammenarbeitsabkommen prüfen.

B.6.1. Die durch Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe c) zur Pflicht erhobene Zusammenarbeit wurde in den Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1988 wie folgt gerechtfertigt:

« Der Entwurf schafft den gesetzlichen Rahmen, der es der Nationalbehörde, den Gemeinschaften und den Regionen erlaubt, zusammenzuarbeiten, einschließlich des etwaigen gemeinsamen Erhalts, der Gründung und der Verwaltung von Diensten und Einrichtungen.

Angesichts der Beschaffenheit der Angelegenheiten drängt sich eine Zusammenarbeit in jedem Fall auf in Bezug auf grenzüberschreitende Straßen, Wasserwege, Wälder, Stadt- und Nahverkehr und gemeinsame Normen auf » (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 30).

B.6.2. Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates hat in ihrem Gutachten zum Vorentwurf der Ordonnanz « zur Abänderung und Ergänzung des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 über die Taxidienste » Folgendes hervorgehoben:

« Insofern der Entwurf der Ordonnanz sich darauf beschränkt, dem bezahlten Transport von Personen per Taxi zu regeln, dies von einem Standort auf öffentlicher Straße oder von gleich welchem anderen Ort aus, der nicht für den öffentlichen Verkehr zugänglich ist, wobei diese Orte sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befinden, regelt der Text eindeutig nicht die 'Taxidienste, die sich über [das] Gebiet von mehr als einer Region erstrecken' » (Gutachten L.21.739/9 vom 23. Dezember 1992).

Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates hat jedoch präzisiert, dass Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen nur ein Zusammenarbeitsabkommen für die Regelung der Angelegenheiten, die sich auf Taxidienste beziehen, vorschreibt und nicht die Fahrten, die sich über das Gebiet von mehr als einer Region erstrecken. Diese Bestimmung verhindert, dass eine Regionalbehörde einseitig Bestimmungen festlegt mit dem spezifischen Ziel oder mit der spezifischen Folge, dass Angelegenheiten geregelt

werden, die sich auf die Ausübung von Tätigkeiten als Taxidienste auf dem Gebiet einer Region, die von Orten aus betrieben werden, die außerhalb des Gebietes dieser Region liegen, beziehen (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. 368/1, S. 44).

B.7.1. Aus dem Text von Artikel 25 des Mobilitätsdekrets und seinen Vorarbeiten geht hervor, dass nur eine Genehmigung verlangt wird für den Betrieb von Taxidiensten, deren Betriebssitz sich innerhalb des Gebietes der Flämischen Region befindet.

Diese Bestimmung verhindert nicht, dass Taxidienste, deren Betriebssitz sich außerhalb des Gebietes der Flämischen Region befindet, ihre Fahrten auf dem Gebiet der Flämischen Region fortsetzen können, ohne dass dazu eine Genehmigung erforderlich ist (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2000-2001, Nr. 435/001, S. 20).

B.7.2. Im Übrigen ist anzunehmen, dass das durch den flämischen Dekretgeber angewandte Kriterium, nämlich « Betriebssitz », ein relevanter Anknüpfungspunkt ist, der es ermöglicht, die im Mobilitätsdekret geregelte Angelegenheit ausschließlich innerhalb des territorialen Zuständigkeitsbereichs der Flämischen Region einzuordnen.

B.7.3. Die präjudizielle Frage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

- Artikel 25 des Dekrets der Flämischen Region vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs und zur Gründung des Mobilitätsrates für Flandern verstößt nicht gegen Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen.

- Die präjudizielle Frage bedarf keiner Antwort, was Artikel 63 desselben Dekrets betrifft.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989, in der öffentlichen Sitzung vom 27. Mai 2008.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) M. Bossuyt