

Geschäftsverzeichnisnr. 5596
Entscheid Nr. 67/2014 vom 24. April 2014

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage in Bezug auf Artikel 9.1.3 des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 zur Festlegung allgemeiner Bestimmungen bezüglich der Energiepolitik, gestellt vom Staatsrat.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten A. Alen und J. Spreutels, und den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, F. Daoût, T. Giet und R. Leysen, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschaut, unter dem Vorsitz des Präsidenten A. Alen,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren

In seinem Entscheid Nr. 222.476 vom 14. Februar 2013 in Sachen des belgischen Staates gegen die Flämische Region, dessen Ausfertigung am 26. Februar 2013 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat der Staatsrat folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstößt Artikel 9.1.3. des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 ‘ zur Festlegung allgemeiner Bestimmungen bezüglich der Energiepolitik ’ (das so genannte ‘ Energiedekret ’) gegen die durch die Verfassung oder kraft derselben zur Bestimmung der jeweiligen Zuständigkeiten von Staat, Gemeinschaften und Regionen festgelegten Vorschriften, insofern die dabei durch die Flämische Region ausgeübte Zuständigkeit derart mit der föderalen Zuständigkeit auf diesem Gebiet verflochten ist, dass sie nur in gemeinsamer Zusammenarbeit zwischen dem Föderalstaat und den Regionen ausgeübt werden konnte? ».

(...)

III. Rechtliche Würdigung

(...)

B.1. Artikel 9.1.3 des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 zur Festlegung allgemeiner Bestimmungen bezüglich der Energiepolitik lautet:

« § 1. Um für eine kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten für das Jahr 2012 und den Zeitraum 2013-2020 berücksichtigt werden zu können, müssen Flugzeugbetreiber spätestens am 31. März 2011 bei der zuständigen Behörde einen geprüften Tonnenkilometerbericht einreichen. Der Tonnenkilometerbericht darf sich lediglich auf die Tonnenkilometerangaben für den Zeitraum im Jahr 2010, der zu dem Zeitpunkt beginnt, an dem der Flugzeugbetreiber über ein genehmigtes Tonnenkilometer-Monitoringkonzept verfügt, beziehen. Das durch den Flugzeugbetreiber eingereichte Tonnenkilometer-Monitoringkonzept wird innerhalb von vier Monaten nach dem Einreichen geprüft und gegebenenfalls durch die zuständige Behörde genehmigt.

§ 2. Um für eine kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten aus der Sonderreserve für den Zeitraum 2013-2020 berücksichtigt werden zu können, muss spätestens am 30. Juni 2015 bei der zuständigen Behörde ein Antrag eingereicht werden durch Flugzeugbetreiber:

a) die eine Luftfahrttätigkeit nach dem Jahr beginnen, für das Tonnenkilometerangaben gemäß § 1 eingereicht wurden; oder

b) deren Anzahl Tonnenkilometer durchschnittlich um mehr als 18 % pro Jahr zwischen dem Referenzjahr 2010, für das ein geprüfter Tonnenkilometerbericht gemäß § 1 eingereicht wurde, und dem Jahr 2014 gestiegen ist,

und deren Zusatztätigkeit im Sinne von Buchstabe *a*) oder Zusatztätigkeit im Sinne von Buchstabe *b*) nicht vollständig oder teilweise eine Fortsetzung einer zuvor durch einen anderen Flugzeugbetreiber ausgeführten Luftfahrttätigkeit darstellt.

Der Antrag umfasst einen geprüften Tonnenkilometerbericht sowie Belege, aus denen hervorgeht, dass der Flugzeugbetreiber den unter Buchstabe *a*) oder Buchstabe *b*) angeführten Kriterien entspricht.

Der Tonnenkilometerbericht darf sich lediglich auf Tonnenkilometerangaben für den Zeitraum im Jahr 2014, der zu dem Zeitpunkt beginnt, an dem der Flugzeugbetreiber über ein genehmigtes Tonnenkilometer-Monitoringkonzept verfügt, beziehen.

Das durch den Flugzeugbetreiber eingereichte Tonnenkilometer-Monitoringkonzept wird innerhalb von vier Monaten nach dem Einreichen geprüft und gegebenenfalls durch die zuständige Behörde genehmigt.

Die Flämische Regierung kann die Modalitäten und Verfahren für den Inhalt, das Einreichen und die Genehmigung des Antrags, um für eine kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten aus der Sonderreserve für den Zeitraum 2013-2020 berücksichtigt werden zu können, sowie die Modalitäten für die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten aus der Sonderreserve für den Zeitraum 2013-2020 festlegen.

§ 3. Die Flämische Regierung legt die Modalitäten und Verfahren für den Inhalt, das Einreichen, die Prüfung und die Genehmigung eines Tonnenkilometer-Monitoringkonzeptes im Sinne von § 1 und § 2 fest.

Die Flämische Regierung legt die Modalitäten und Verfahren für den Inhalt, das Einreichen und die Prüfung des Tonnenkilometerberichts im Sinne von § 1 und § 2 fest.

§ 4. Die zuständige Behörde reicht spätestens am 30. Juni 2011 alle durch die Flugzeugbetreiber gemäß § 1 eingereichten Tonnenkilometerberichte bei der Europäischen Kommission ein.

Die zuständige Behörde reicht spätestens am 31. Dezember 2015 alle durch die Flugzeugbetreiber gemäß § 2 eingereichten und genehmigten Anträge bei der Europäischen Kommission ein.

§ 5. Die zuständige Behörde berechnet und veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* innerhalb von drei Monaten nach dem Datum, an dem die Europäische Kommission ihrer Entscheidung über die Emissionszertifikate trifft, folgende Mengen:

a) die gesamte Menge an Emissionszertifikaten, die für das Jahr 2012 jedem Flugzeugbetreiber zugeteilt wurden, dessen Tonnenkilometerbericht durch die zuständige Behörde bei der Europäischen Kommission gemäß § 4 Absatz 1 eingereicht wurde;

b) die gesamte Menge an Emissionszertifikaten, die für den Zeitraum 2013-2020 jedem Flugzeugbetreiber zugeteilt wurden, dessen Tonnenkilometerbericht durch die zuständige Behörde bei der Europäischen Kommission eingereicht wurde;

c) die Menge an Emissionszertifikaten, die für jedes Jahr des Zeitraums 2013-2020 jedem Flugzeugbetreiber zugeteilt wurden.

Die zuständige Behörde berechnet und veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* innerhalb von drei Monaten nach dem Datum, an dem die Europäische Kommission ihre Entscheidung über die Emissionszertifikate aus der Sonderreserve trifft, folgende Mengen:

a) die gesamte Menge an Emissionszertifikaten, die aus der Sonderreserve für den Zeitraum 2013-2020 jedem Flugzeugbetreiber zugeteilt wurden, dessen Antrag durch die zuständige Behörde bei der Europäischen Kommission gemäß § 4 Absatz 2 eingereicht wurde;

b) die gesamte Menge an Emissionszertifikaten, die jedem Flugzeugbetreiber für jedes vollständige Kalenderjahr, das im Zeitraum 2013-2020 übrigbleibt, zugeteilt wurden.

§ 6. Ab dem Jahr 2010 muss ein Flugzeugbetreiber jährlich spätestens am 1. Januar über ein genehmigtes CO₂-Emissions-Monitoringkonzept verfügen. Der Flugzeugbetreiber muss sein genehmigtes CO₂-Emissions-Monitoringkonzept anpassen und der zuständigen Behörde erneut zur Genehmigung vorlegen, wenn sich während des laufenden Kalenderjahres im Einzelnen durch die Flämische Regierung festzulegende Änderungen ergeben, die einen Einfluss auf die Monitoringmethodik haben. Das CO₂-Emissions-Monitoringkonzept wird innerhalb von vier Monaten nach dem Einreichen durch den Flugzeugbetreiber von der zuständigen Behörde geprüft und gegebenenfalls genehmigt.

In Abweichung von Absatz 1 bestimmt die Flämische Regierung, ab wann ein Flugzeugbetreiber, der nach dem 31. August 2009 eine Luftfahrtätigkeit beginnt, über ein genehmigtes CO₂-Emissions-Monitoringkonzept verfügen muss. Der Flugzeugbetreiber muss sein genehmigtes CO₂-Emissions-Monitoringkonzept anpassen und der zuständigen Behörde erneut zur Genehmigung vorlegen, wenn sich während des laufenden Kalenderjahres im Einzelnen durch die Flämische Regierung festzulegende Änderungen ergeben, die einen Einfluss auf die Monitoringmethodik haben. Das CO₂-Emissions-Monitoringkonzept wird innerhalb von vier Monaten nach dem Einreichen durch den Flugzeugbetreiber von der zuständigen Behörde geprüft und gegebenenfalls genehmigt.

Die Flämische Regierung legt die Modalitäten und Verfahren für den Inhalt, das Einreichen, die Prüfung und die Genehmigung eines CO₂-Emissions-Monitoringkonzeptes und für dessen Änderung fest.

§ 7. Ab dem Jahr 2011 muss ein Flugzeugbetreiber jedes Jahr spätestens am 31. März einen als zufriedenstellend geprüften CO₂-Emissions-Jahresbericht bei der zuständigen Behörde einreichen. Der Prüfer trifft eine Entscheidung darüber, ob der bei ihm eingereichte CO₂-Emissions-Jahresbericht zufriedenstellend ist oder nicht, innerhalb einer Frist von zwei Monaten, nachdem der CO₂-Emissions-Jahresbericht durch den Flugzeugbetreiber bei ihm eingereicht wurde. Wenn der Flugzeugbetreiber keinen als zufriedenstellend geprüften CO₂-Emissions-Jahresbericht spätestens am 31. März eines jeden Jahres ab dem Jahr 2011 einreicht, wird durch die zuständige Behörde eine alternative Emissionsziffer festgelegt.

Ein Flugzeugbetreiber, dessen CO₂-Emissions-Jahresbericht des vorangegangenen Kalenderjahres spätestens am 31. März des laufenden Jahres nicht als zufriedenstellend geprüft wurde, darf keine Emissionszertifikate mehr übertragen, bis dieser Bericht als zufriedenstellend

geprüft wurde, oder bis aufgrund von Absatz 1 eine alternative Emissionsziffer festgelegt und ins Nationalregister eingegeben wurde.

Die Flämische Regierung legt die Modalitäten und Verfahren für den Inhalt, das Einreichen und die Prüfung eines CO₂-Emissions-Jahresberichts fest.

Die Flämische Regierung legt die Modalitäten und Verfahren für die Festlegung der alternativen Emissionsziffer fest.

§ 8. Ab dem Jahr 2013 muss ein Flugzeugbetreiber jährlich spätestens am 30. April Emissionszertifikate abgeben zur Deckung der CO₂-Emissionen des Vorjahres. Die Flämische Regierung legt dazu die Modalitäten und Verfahren fest ».

B.2. Aus der Begründung der Vorlageentscheidung geht hervor, dass der Gerichtshof gebeten wird, sich zur Vereinbarkeit dieser Bestimmung mit den Regeln der Zuständigkeitsverteilung zu äußern, in deren Anwendung der Gerichtshof das Dekret der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 « zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft » für nichtig erklärt habe.

B.3.1. In seiner Entscheidung Nr. 33/2011 vom 2. März 2011 hat der Gerichtshof sämtliche Bestimmungen des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 « zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was auf die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft » aus folgenden Gründen für nichtig erklärt:

« B.3.1. Im ersten Klagegrund macht die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt geltend, dass das angefochtene Dekret gegen die Artikel 5, [...] 39, 134 [...] der Verfassung und die Artikel 2 und 6 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verstoße, insofern es im Luftraum stattfindende Tätigkeiten (erster Teil) [...] regeln würde.

[...]

B.4.1. Artikel 6 § 1 II des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen bestimmt:

‘ was die Umwelt und die Wasserpolitik betrifft:

1. der Umweltschutz, insbesondere der Schutz des Bodens, des Untergrunds, des Wassers und der Luft gegen Verschmutzung und Schädigung, und die Lärmbekämpfung,

[...] ’.

B.4.2. Insofern sie nicht anders darüber entschieden haben, haben der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber den [...] Regionen die uneingeschränkte Zuständigkeit zum Erlassen von Rechtsvorschriften, die den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten eigen sind, erteilt.

Aufgrund des vorerwähnten Artikels 6 § 1 II sind die Regionen dafür zuständig, den verschiedenen Formen der Umweltverschmutzung vorzubeugen und sie zu bekämpfen; der Regionalgesetzgeber leitet aus Nr. 1 dieser Bestimmung die allgemeine Befugnis ab, die es ihm ermöglicht, das zu regeln, was den Umweltschutz betrifft, insbesondere den Schutz der Luft gegen Verschmutzung und Schädigung.

B.4.3. Aus den Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1980 geht hervor, dass die den Regionen zugewiesene Zuständigkeit für den Schutz der Luft unter anderem jene Angelegenheiten betrifft, die durch das Gesetz vom 28. Dezember 1964 über die Bekämpfung der Luftverschmutzung geregelt wurden (*Parl. Dok.*, Senat, 1979-1980, Nr. 434/1, S. 13).

Laut Artikel 2 des vorerwähnten Gesetzes vom 28. Dezember 1964 versteht man unter ‘Luftverschmutzung’ ‘jedes Ausströmen in die Luft von gasförmigen, flüssigen oder festen Stoffen, die die menschliche Gesundheit gefährden, den Tieren und Pflanzen schaden oder Güter und Landschaften beschädigen können, ungeachtet ihres Ursprungs’.

B.4.4. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Zuständigkeit der Regionen im Bereich des Schutzes der Luft die Zuständigkeit umfasst, Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der Luft zu ergreifen. Diese Zuständigkeit beschränkt sich nicht auf ortsfeste Anlagen, sondern betrifft alle Treibhausgasemissionen ungeachtet ihres Ursprungs. In Anbetracht der Auswirkungen der Treibhausgase auf die Umwelt und insbesondere auf das Klima können die Regionen demzufolge Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit ergreifen, sofern sie jedoch nicht über den Rahmen ihrer örtlichen Zuständigkeit hinausgehen.

B.5. Die Artikel 5, 39 und 134 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 2 und 19 § 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen sowie mit den Artikeln 2 § 1 und 7 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen haben eine ausschließliche Verteilung der territorialen Zuständigkeiten eingeführt. Ein solches System setzt voraus, dass der Gegenstand einer jeden Regelung, die ein Regionalgesetzgeber erlässt, innerhalb seines Zuständigkeitsgebietes muss eingegrenzt werden können, so dass jedes konkrete Verhältnis und jede konkrete Situation durch einen einzigen Gesetzgeber geregelt wird.

B.6.1. Aus dem vorerwähnten Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG ergibt sich, dass Belgien der Verwaltungsmitgliedstaat ist für einerseits die Luftfahrzeugbetreiber, denen die zuständige belgische Behörde gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 ‘über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen’ eine gültige Betriebsgenehmigung erteilt hat, und andererseits die anderen Luftfahrzeugbetreiber, bei denen der größte Teil der geschätzten Luftverkehrsemissionen der von ihnen im Bezugsjahr durchgeführten Flüge diesem Mitgliedstaat zugeordnet werden kann.

B.6.2. Die Zuständigkeit eines Verwaltungsmitgliedstaats erstreckt sich auf alle Flüge der betreffenden Luftfahrzeugbetreiber, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union befinden.

B.7. Aus Artikel 20bis des REG-Dekrets vom 2. April 2004, eingefügt durch Artikel 4 des Dekrets vom 8. Mai 2009, geht hervor, dass die Flämische Region die Verwaltungskontrolle der Luftfahrzeugbetreiber, die in die administrative Zuständigkeit Belgiens fallen und bei denen die meisten im Bezugsjahr ausgestoßenen CO₂-Emissionen der Flämischen Region zugeordnet werden, ausübt. Diese Kontrolle erstreckt sich auf alle Flüge der betreffenden

Luftfahrzeugbetreiber, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union befinden, einschließlich der Flüge, die nicht auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich im Gebiet der Flämischen Region befinden.

B.8.1. Obwohl sich das in Artikel 20*bis* des REG-Dekrets enthaltene Kriterium zur Lokalisierung der Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit in der Flämischen Region stark an jenes Kriterium anlehnt, das in Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG verwendet wird, um die Zuständigkeit für Luftfahrzeugbetreiber, die nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaats der Europäischen Union verfügen, für die Anwendung dieser Richtlinie einem bestimmten Mitgliedstaat der Europäischen Union zuzuweisen, soll geprüft werden, ob dieses Kriterium die ausschließliche Verteilung der territorialen Zuständigkeiten zwischen den Regionen und dem Föderalstaat beachtet.

Das in Artikel 20*bis* des REG-Dekrets verwendete Kriterium hat zur Folge, dass die Flämische Region eine Zuständigkeit auf Emissionen auszuüben bezweckt, die nur sehr teilweise im Luftraum dieser Region ausgestoßen werden. Was die Flüge betrifft, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, welche sich in der Flämischen Region befinden, werden unter anderen aufgrund der beschränkten Fläche dieser Region sowie des wenig entwickelten innerregionalen Luftverkehrs die Emissionen hauptsächlich im Luftraum außerhalb dieser Region erfolgen. Ein Teil dieser Emissionen wird im Luftraum der anderen Regionen oder im Luftraum über den belgischen Seegebieten, die zum territorialen Zuständigkeitsbereich der Föderalbehörde gehören, stattfinden. Ein noch größerer Teil der betreffenden Emissionen wird im Luftraum anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder außerhalb der Europäischen Union stattfinden. Aber auch Emissionen von Flügen, die den Luftraum der Flämischen Region gar nicht benutzen, sind betroffen, weil das Prinzip, wonach es nur einen Verwaltungsmitgliedstaat pro Luftfahrzeugbetreiber geben darf, in Verbindung mit dem Kriterium nach Artikel 20*bis* des REG-Dekrets zur Folge hat, dass Emissionen bestimmter Flüge, die ausschließlich andere Regionen oder andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union betreffen, in den Anwendungsbereich der angefochtenen Regelung fallen, sobald diese Flüge von einem Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt werden, der in Anwendung des betreffenden Kriteriums in die Zuständigkeit der Flämischen Region fallen würde.

Umgekehrt sind nicht alle Emissionen, die im Luftraum der Flämischen Region stattfinden, betroffen. Sogar die überwiegende Mehrheit der betreffenden Emissionen entzieht sich dem Anwendungsbereich der angefochtenen Regelung, weil sie zwar von Flügen stammen, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich in der Flämischen Region befinden, aber diese Flüge von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden, für die andere Mitgliedstaaten oder andere Regionen als Verwaltungsstaat auftreten, oder weil sie von Flügen stammen, die von solchen Luftfahrzeugbetreibern ohne Landung in der Flämischen Region durchgeführt werden.

B.8.2. Obwohl das bestrittene Kriterium eine starke Ähnlichkeit mit dem subsidiären Kriterium aufweist, das aus Gründen der Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Luftfahrzeugbetreiber durch die Richtlinie 2003/87/EG verwendet wird, um die Kontrolle über die Emissionen von Nicht-EU-Luftfahrzeugbetreibern dem einen oder anderen Mitgliedstaat zuzuteilen, ist es nicht geeignet, die Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit, für die Belgien aufgrund der vorerwähnten Richtlinie zuständig ist, innerhalb der territorialen Zuständigkeit der Flämischen Region zu lokalisieren.

B.9. Der erste Teil des ersten Klagegrunds ist insofern begründet.

Da sämtliche Bestimmungen des Dekrets vom 8. Mai 2009 ‘ zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft ’ untrennbar miteinander verbunden sind, ist das Dekret insgesamt für nichtig zu erklären.

[...] ».

B.3.2. Artikel 20*bis* des Dekrets der Flämischen Region vom 2. April 2004 « zur Verringerung von Treibhausgasemissionen in der Flämischen Region durch die Förderung der rationellen Verwendung von Energie, die Verwendung erneuerbarer Energiequellen und die Anwendung von Flexibilitätsmechanismen im Sinne des Kyoto-Protokolls », eingefügt durch Artikel 4 des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 « zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft », bestimmte vor seiner Nichtigerklärung durch den Entscheid Nr. 33/2011:

« Für das Jahr 2012 und den Zeitraum 2013-2020 wird die Verwaltungskontrolle des Luftfahrzeugbetreibers, der in die administrative Zuständigkeit Belgiens fällt, durch die Region, die die meisten vom Luftfahrzeugbetreiber im Bezugsjahr ausgestoßenen CO₂-Emissionen zugeordnet bekommt, ausgeübt.

Die Flämische Region bekommt für jeden Luftfahrzeugbetreiber die CO₂-Emissionen aller Flüge zugeordnet, die sich auf eine Luftverkehrstätigkeit, welche von der Flämischen Regierung näher festgelegt werden soll, beziehen und die

- a) von einem im Gebiet der Flämischen Region gelegenen Flugplatz starten und
- b) auf einem im Gebiet der Flämischen Region gelegenen Flugplatz landen, vorausgesetzt, dass diese Flüge nicht aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union kommen ».

Der Wortlaut dieser Bestimmung entspricht demjenigen von Artikel 9.1.2 des Dekrets vom 8. Mai 2009 zur Festlegung allgemeiner Bestimmungen bezüglich der Energiepolitik.

B.3.3. Der Wortlaut von Artikel 20*ter* des Dekrets der Flämischen Region vom 2. April 2004, eingefügt durch Artikel 4 des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 « zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was auf die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft », vor seiner Nichtigerklärung durch den Entscheid Nr. 33/2011, war identisch mit demjenigen von Artikel 9.1.3 des Dekrets vom 8. Mai 2009, d.h. der Bestimmung, auf die sich die Vorabentscheidungsfrage bezieht.

B.4. Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass die fragliche Bestimmung, ebenso wie das für nichtig erklärte Dekret der Flämischen Region vom 2. April 2004, gegen die Artikel 5, 39 und 134 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 2 und 19 § 3 des Sondergesetzes vom

8. August 1980 zur Reform der Institutionen und mit den Artikeln 2 § 1 und 7 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen verstößt.

B.5. Die Vorabentscheidungsfrage ist bejahend zu beantworten.

B.6.1. Die Flämische Regierung bittet den Gerichtshof in ihrem Schriftsatz, die Folgen der Bestimmung, die als im Widerspruch zu den Regeln der Zuständigkeitsverteilung befunden wurde, spätestens bis zum 31. Dezember 2011 aufrechtzuerhalten. In ihrem Ergänzungsschriftsatz bittet sie den Gerichtshof, die Folgen der fraglichen Bestimmung aufrechtzuerhalten bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Zusammenarbeitsabkommens vom 2. September 2013 zwischen dem Föderalstaat, der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt « zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das gemeinschaftliche System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 zur Abänderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft » geschlossen wurde.

B.6.2. Die Aufrechterhaltung der Folgen ist als eine Ausnahme zur erklärenden Beschaffenheit der in Vorabentscheidungsstreitsachen gefällten Entscheide anzusehen. Vor der Entscheidung über die Aufrechterhaltung der Folgen der fraglichen Bestimmung muss der Gerichtshof feststellen, dass der Vorteil aus der Wirkung der nicht modulierten Feststellung der Verfassungswidrigkeit unverhältnismäßig ist gegenüber der Störung, die sie für die Rechtsordnung mit sich bringen würde.

B.6.3. Wie die Flämische Regierung in ihrem Ergänzungsschriftsatz anführt, dem sich der Ministerrat während der Verhandlung angeschlossen hat, hat das vorerwähnte Zusammenarbeitsabkommen keine direkten Auswirkungen auf die Vorabentscheidungsfrage und das Ausgangsverfahren.

Außerdem wurden die bei dem Staatsrat angefochtenen ministeriellen Erlasse am 28. November 2011 angenommen, so dass eine Aufrechterhaltung der Folgen der fraglichen Bestimmung spätestens bis zum 31. Dezember 2011, wie der Gerichtshof mit seinem Entscheid Nr. 33/2011 vom 2. März 2011 bezüglich der gleich lautenden Bestimmung des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 « zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was die Erweiterung der Luftfahrttätigkeiten betrifft » und mit seinem Entscheid Nr. 76/2012 vom 14. Juni 2012 in Bezug auf analoge Bestimmungen des Dekrets der Wallonischen Region vom 6. Oktober 2010 « zur Abänderung des Dekrets vom 10. November 2004 zur Einführung

eines Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten, zur Einrichtung eines wallonischen Kyoto-Fonds und über die Flexibilitätsmechanismen des Kyoto-Protokolls » geurteilt hat, ausreicht, um diesen Erlassen nicht ihre Rechtsgrundlage zu entziehen.

Falls es in Erwartung des Inkrafttretens eines Zusammenarbeitsabkommens im Sinne der vorerwähnten Entscheide des Gerichtshofes notwendig sein sollte, neue Verordnungsakte oder Verwaltungsakte mit individueller Tragweite zu erlassen, um die Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 « zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft » auf geeignete Weise auszuführen, obliegt es gegebenenfalls dem Staatsrat, darüber zu urteilen, ob die Folgen eventuell für nichtig zu erklärender Verwaltungsakte aufrechtzuerhalten sind.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

- Artikel 9.1.3 des Dekrets der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 zur Festlegung allgemeiner Bestimmungen bezüglich der Energiepolitik verstößt gegen die Artikel 5, 39 und 134 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 2 und 19 § 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen und mit den Artikeln 2 § 1 und 7 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen.

- Die Folgen dieser Dekretsbestimmung werden bis zum 31. Dezember 2011 aufrechterhalten.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 24. April 2014.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) F. Meersschant

(gez.) A. Alen