



Verfassungsgerichtshof

**Entscheid Nr. 101/2026  
vom 17. September 2026  
Geschäftsverzeichnisnr. 8535**

*In Sachen:* Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2 Nr. 15 und 3 § 2 Nr. 2 des Dekrets der Flämischen Region vom 21. Februar 2025 « über das Emissionsmonitoring von Straßenfahrzeugen », erhoben vom Ministerrat.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten Joséphine Moerman und Pierre Nihoul, und den Richtern Michel Pâques, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt, Kattrin Jadin und Frank Fleerackers, unter Assistenz des Kanzlers Nicolas Dupont, unter dem Vorsitz der Präsidentin Joséphine Moerman,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*I. Gegenstand der Klage und Verfahren*

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 19. September 2025 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 23. September 2025 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob der Ministerrat, unterstützt und vertreten durch RA Patrik De Maeyer, RÄin Daisy Daniels und RÄin Agnès Piessevaux, in Brüssel zugelassen, Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2 Nr. 15 und 3 § 2 Nr. 2 des Dekrets der Flämischen Region vom 21. Februar 2025 « über das Emissionsmonitoring von Straßenfahrzeugen » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 19. März 2025).

Die Flämische Regierung, unterstützt und vertreten durch RA Jürgen Vanpraet, in Westflandern zugelassen, hat einen Schriftsatz eingereicht, die klagende Partei hat einen Erwidierungsschriftsatz eingereicht, und die Flämische Regierung hat auch einen Gegenerwidierungsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnung vom 17. Juni 2026 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter Frank Fleerackers und Emmanuelle Bribosia beschlossen, dass die Rechtssache verhandlungsreif ist, dass keine Sitzung abgehalten wird, außer wenn eine Partei innerhalb von sieben Tagen nach Erhalt der Notifizierung dieser Anordnung einen Antrag auf Anhörung

eingereicht hat, und dass vorbehaltlich eines solchen Antrags die Verhandlung nach Ablauf dieser Frist geschlossen und die Rechtssache zur Beratung gestellt wird.

Da keine Sitzung beantragt wurde, wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachengebrauch beziehen, wurden zur Anwendung gebracht.

## II. Rechtliche Würdigung

(...)

### *In Bezug auf den Gegenstand der Klage*

B.1.1. Die Nichtigkeitsklage bezieht sich auf das Dekret der Flämischen Region vom 21. Februar 2025 « über das Emissionsmonitoring von Straßenfahrzeugen » (nachstehend: Dekret vom 21. Februar 2025). Dieses Dekret organisiert ein System des Emissionsmonitoring und regelt den damit einhergehenden Datenaustausch (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2024-2025, Nr. 166/1, S. 3). Emissionsmonitoring ist « die Kontrolle der Emissionen eines Kraftfahrzeugs während der Benutzung anhand von ggf. automatischen Messungen » (Artikel 2 Nr. 1 des Dekrets vom 21. Februar 2025) und fügt sich in den Rahmen der Zielsetzung des Dekretgebers ein, die Umwelt zu schützen, indem die Luftqualität in Flandern verbessert wird:

« Deze regeling kadert binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de lucht tegen verontreiniging en aantasting (artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI)) en de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, meer bepaald het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverterstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, (artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen) » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2024-2025, Nr. 166/1, S. 3).

B.1.2. Die Klage richtet sich nur gegen die Artikel 2 Nr. 15 (zweiter Klagegrund) und 3 § 2 Nr. 2 (erster Klagegrund) des Dekrets vom 21. Februar 2025.

## *Zur Hauptsache*

### *In Bezug auf den ersten Klagegrund*

B.2.1. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß durch Artikel 3 § 2 Nr. 2 des Dekrets vom 21. Februar 2025 gegen Artikel 6 § 1 VI Absatz 4 Nr. 2 und XII Nr. 4 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen (nachstehend: Sondergesetz vom 8. August 1980), gegen Artikel 143 § 1 der Verfassung und gegen den Grundsatz der föderalen Loyalität.

B.2.2. Artikel 3 § 2 Nr. 2 des Dekrets vom 21. Februar 2025 bestimmt:

« Emissiemonitoring wordt ingezet voor een of meer van de volgende doeleinden :

[...]

2° toezicht op en handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van motorvoertuigen ».

B.2.3. Der Darlegung des Klagegrunds ist zu entnehmen, dass der Ministerrat nicht bestreitet, dass die Flämische Region ein System des Emissionsmonitoring im Rahmen der Regionalbefugnisse in Bezug auf den Umweltschutz, insbesondere den Schutz der Luft gegen Verschmutzung und Schädigung (Artikel 6 § 1 II Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980), und – was die Verkehrssicherheitspolitik betrifft – in Bezug auf die Kontrolle der Einhaltung der föderalen technischen Vorschriften für Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Inbetriebnahme und die technische Kontrolle der Fahrzeuge im Straßenverkehr in Anwendung der föderalen Normen (Artikel 6 § 1 XII Nr. 4 des Sondergesetzes vom 8. August 1980) organisieren kann. Der Gegenstand des Klagegrunds beschränkt sich auf Artikel 3 § 2 Nr. 2 des Dekrets vom 21. Februar 2025, insofern diese Bestimmung es ebenfalls ermöglichen würde, das Emissionsmonitoring zum Zwecke der Marktüberwachung im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 « über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG » einzusetzen.

B.2.4. In ihrem Gutachten zum Dekretsvorentwurf hat die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates ebenfalls angemerkt, dass insofern, als Artikel 3 § 2 Nr. 2 des Dekrets vom 21. Februar 2025 dahin auszulegen wäre, dass er auf die in B.2.3 erwähnte Marktüberwachung verweist, diese Bestimmung nicht in die Regionalbefugnisse fällt. Aus den Vorarbeiten geht hervor, dass der Dekretgeber im Anschluss an das vorerwähnte Gutachten verdeutlicht hat, dass Artikel 3 § 2 Nr. 2 sich auf die Überwachung im Rahmen der Homologierung bezieht, die in die Regionalbefugnisse fällt, und die Bezugnahme auf die Marktüberwachung aus der Begründung gestrichen hat:

« Artikel 3, § 2, 2°, van het voorontwerp laat toe dat emissie-monitoring wordt ingezet voor het toezicht op en de handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van motorvoertuigen. De Raad van State geeft in [zijn] advies aan dat emissie-monitoring inzetten voor toezicht op en handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van voertuigen niet past binnen de gewestbevoegdheden in zoverre hiermee het markttoezicht wordt beoogd waarvoor de federale regelgevers bevoegd zijn en stelt voor om artikel 3, § 2, 2°, uit het voorontwerp weg te laten. Deze aanpassing zou niet uitsluiten dat uit de gegevens die door het Vlaamse Gewest in het kader van de emissie-monitoring voor andere, toegelaten, doeleinden werden verzameld, gegevens kunnen worden gedistilleerd die relevant kunnen zijn voor de federale overheid. Hiertoe zal een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten.

Naast het delen van de relevante informatie met de federale overheid bevoegd voor markttoezicht duidt de doelstelling rond toezicht op en handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van motorvoertuigen echter ook op de homologatie van voertuigen waarvoor het Vlaamse Gewest wel bevoegd is. Op grond van artikel 6, § 1, XII, 4°, van de BWHI zijn, wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, de gewesten bevoegd inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inkeerstelling. Artikel 3, § 2, 2°, wordt daarom niet geschrapt. In de memorie werd wel de verwijzing naar markttoezicht geschrapt » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2024-2025, Nr. 166/1, S. 11).

Der erste Klagegrund beruht auf einem falschen Ausgangspunkt und ist daher unbegründet. Es besteht demzufolge kein Anlass, die Einrede in Bezug auf die Zulässigkeit zu prüfen.

#### *In Bezug auf den zweiten Klagegrund*

B.3. Der zweite Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß durch Artikel 2 Nr. 15 des Dekrets vom 21. Februar 2025 gegen Artikel 6 § 1 XII Nr. 4 und § 4 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980), gegen Artikel 143 § 1 der Verfassung und gegen den Grundsatz der

föderalen Loyalität, indem die Definition des Begriffs « Problemfahrzeug » in der Praxis eine zusätzliche technische Vorschrift auferlegen würde.

B.4.1. Um den Erfordernissen nach Artikel 6 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof zu entsprechen, müssen die in der Klageschrift vorgebrachten Klagegründe angeben, welche Vorschriften, deren Einhaltung der Gerichtshof gewährleistet, verletzt wären und welche Bestimmungen gegen diese Vorschriften verstoßen würden, und darlegen, in welcher Hinsicht diese Vorschriften durch die fraglichen Bestimmungen verletzt würden.

B.4.2. Der Ministerrat legt in seiner Klageschrift nicht dar, inwiefern die angefochtene Bestimmung womöglich gegen Artikel 143 der Verfassung oder den Grundsatz der föderalen Loyalität verstößt.

Der zweite Klagegrund ist unzulässig, insofern er aus einem Verstoß gegen Artikel 143 der Verfassung und gegen den Grundsatz der föderalen Loyalität abgeleitet ist.

B.5. Artikel 2 Nr. 15 des Dekrets vom 21. Februar 2025 enthält die Definition des Begriffs « Problemfahrzeug », die lautet:

« een motorvoertuig dat niet langer conform is aan zijn certificaat van overeenstemming of dat significant meer uitstoot dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie en vergelijkbare klasse ».

Diese Definition fügt sich in den Rahmen zweier Zielsetzungen des Emissionsmonitoring ein, die darin bestehen, die Inhaber der somit definierten « Problemfahrzeuge » zu ermitteln und anschließend aufzufordern, eine teilweise Kontrolle durchführen zu lassen (Artikel 3 § 2 Nrn. 4 und 5). Artikel 5 § 6 des Dekrets vom 21. Februar 2025 sieht dabei eine Ermächtigung der Flämischen Regierung vor, den Signifikanzrahmen zu bestimmen, damit von einem Problemfahrzeug die Rede sein kann.

B.6. Der Ministerrat führt an, dass der Dekretgeber dadurch, dass in der Definition des « Problemfahrzeugs » ebenfalls auf Fahrzeuge verwiesen wird, die bedeutend mehr ausstoßen als ein übliches Fahrzeug derselben Kategorie, in die Zuständigkeit der Föderalbehörde zur

Festlegung der technischen Vorschriften, denen Kraftfahrzeuge genügen müssen, eingegriffen habe.

B.7.1. Nach Artikel 6 § 1 II Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980, der in Ausführung von Artikel 39 der Verfassung angenommen wurde, sind die Regionen zuständig für « den Umweltschutz, insbesondere den Schutz des Bodens, des Untergrunds, des Wassers und der Luft gegen Verschmutzung und Schädigung, und die Lärmbekämpfung ».

B.7.2. Die Flämische Region ist folglich für den Schutz der Umwelt vor Luftverschmutzung zuständig.

B.7.3. Insoweit sie nicht anders darüber verfügt haben, ist davon auszugehen, dass der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber den Gemeinschaften und den Regionen die vollständige Befugnis erteilt haben, Regeln aufzustellen, die den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten eigen sind.

B.7.4. Wie nicht vom Ministerrat bestritten wird, fügt sich die beanstandete Definition in den Rahmen von Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung ein und fällt Artikel 2 Nr. 15 des Dekrets vom 21. Februar 2025 in diesem Sinne in die in Artikel 6 § 1 II Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erwähnte Zuständigkeit der Regionen in Umweltangelegenheiten.

B.8.1. Der Gerichtshof muss ferner prüfen, ob der Dekretgeber nicht in die Zuständigkeit der Föderalbehörde im Bereich der technischen Vorschriften, die für Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Zulassung im Verkehr oder für bereits zugelassene Fahrzeuge gelten, eingegriffen hat.

B.8.2. Die Föderalbehörde ist für die allgemeine Polizei und die Regelungen im Bereich Verkehrs- und Transportwesen sowie der technischen Vorschriften in Sachen Verkehrs- und Transportmittel zuständig, wenngleich die Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung der entsprechenden Regeln vorgeschrieben ist (Artikel 6 § 4 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen).

Laut Artikel 6 § 1 XII Nr. 4 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 sind die Regionen für « die Kontrolle der Einhaltung der föderalen technischen Vorschriften für Fahrzeuge im

Hinblick auf ihre Inbetriebnahme und die technische Kontrolle der Fahrzeuge im Straßenverkehr in Anwendung der föderalen Normen » zuständig.

B.8.3. Indem der Dekretgeber in die Definition von « Problemfahrzeug » nicht nur Fahrzeuge aufgenommen hat, die nicht länger ihrem Konformitätszertifikat entsprechen, sondern auch Fahrzeuge, die trotz ihrer Konformität bedeutend mehr ausstoßen als ein übliches, zur selben Kategorie und zu einer vergleichbaren Klasse gehörendes Fahrzeug, hat er sich nicht in die föderale Zuständigkeit für technische Vorschriften, denen die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge genügen müssen, eingemischt.

Wie in B.7.4 erwähnt, stellt die angefochtene Bestimmung eine Maßnahme zur Bekämpfung der Luftverschmutzung dar.

Entgegen der Auffassung des Ministerrates kann die beanstandete Definition auch nicht mit der Einführung eines Falls eines technischen Mangels zusätzlich zu denen, die bei der technischen Kontrolle von Fahrzeugen festgestellt werden können, gleichgesetzt werden. Wie aus den Vorarbeiten hervorgeht, wird nur ein objektives Kriterium festgelegt, das es ermöglicht, Fahrzeuge zu identifizieren, die wegen ihres Ausstoßes unter bestimmten Umständen möglicherweise nicht den föderalen technischen Vorschriften genügen, damit diese Fahrzeuge einer teilweisen Kontrolle unterzogen werden:

« Artikel 2, 15°, van het voorontwerp definieert een probleemvoertuig als ‘ een motorvoertuig dat niet langer conform is aan zijn certificaat van overeenstemming of dat significant meer uitstoot dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie en vergelijkbare klasse ’. Artikel 5, § 6, geeft aan dat de Vlaamse Regering het significantiekader bepaalt opdat er sprake is van een probleemvoertuig. De Raad van State suggereert het tweede deel van de definitie te schrappen tenzij de delegatie in artikel 5 er toe strekt om de Vlaamse Regering toe te laten om een meetkader te formuleren dat toelaat om te bepalen welke gemeten emissiewaarden gelet op de meetomstandigheden (weersomstandigheden, locatie, meettoestel, meetopstelling enzovoort) aanleiding moeten geven tot verdere actie. Dit is het geval.

De regelgeving wijzigt niets aan het certificaat van overeenstemming en wijzigt evenmin de toepasselijke technische voorschriften. De Raad van State suggereert in dat geval de bepaling te behouden, maar de draagwijdte beter tot uiting te laten komen. De toelichting bij artikel 5 in de memorie werd hiertoe verduidelijkt » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2024-2025, Nr. 166/1, SS. 10 und 11).

« De Vlaamse Regering wordt eveneens gemachtigd om te bepalen wanneer er sprake is van een probleemvoertuig. Hiermee kan de Vlaamse Regering een meetkader formuleren dat

toelaat om te bepalen welke gemeten emissiewaarden gelet op de meetomstandigheden (weersomstandigheden, locatie, meettoestel, meetopstelling enzovoort) aanleiding moeten geven tot verdere actie. Het significantiekader bevat een set aan criteria die bepalen wanneer op basis van emissiemetingen een voertuig abnormaal hoge praktijkemissies vertoont en wanneer het daardoor in aanmerking kan komen voor opvolging en eventueel controle. Het laat met andere woorden toe om op basis van de emissiemonitoring een selectie te maken uit de grote hoeveelheid voertuigen die gemeten worden om verdere controles te kunnen uitvoeren » (ebenda, S. 19).

B.9. Der zweite Klagegrund ist unbegründet.

NICHT VERBESSEERTE  
ABSCHRIFT

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klage zurück.

Erlassen in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 17. September 2026.

Der Kanzler,

Die Präsidentin,

Nicolas Dupont

Joséphine Moerman