



Verfassungsgerichtshof

**Entscheid Nr. 106/2024
vom 3. Oktober 2024
Geschäftsverzeichnissnr. 8094**

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 5 des Dekrets der Flämischen Region vom 31. März 2023 «zur Festlegung verschiedener Bestimmungen bezüglich der gemeinschaftlichen Beförderung, der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Straßenverkehrspolitik sowie der Wasserverkehrsinfrastruktur und der Wasserpolitik», erhoben von der Gesellschaft luxemburgischen Rechts «CLdN ro-ro S.A. ».

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten Luc Lavrysen und Pierre Nihoul, und den Richtern Thierry Giet, Yasmine Kherbache, Sabine de Bethune, Emmanuelle Bribosia und Magali Plovie, unter Assistenz des Kanzlers Frank Meersschaut, unter dem Vorsitz des Präsidenten Luc Lavrysen,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 20. Oktober 2023 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 23. Oktober 2023 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die Gesellschaft luxemburgischen Rechts «CLdN ro-ro S.A. », unterstützt und vertreten durch RA Alain Huyghe, in Brüssel zugelassen, und durch RA Mario Deketelaere, in Antwerpen zugelassen, Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 5 des Dekrets der Flämischen Region vom 31. März 2023 «zur Festlegung verschiedener Bestimmungen bezüglich der gemeinschaftlichen Beförderung, der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Straßenverkehrspolitik sowie der Wasserverkehrsinfrastruktur und der Wasserpolitik » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 21. April 2023).

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

Durch Anordnung vom 12. Juni 2024 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter Sabine de Bethune und Thierry Giet 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.

Infolge des Antrags der klagenden Partei auf Anhörung hat der Gerichtshof durch Anordnung vom 26. Juni 2024 den Sitzungstermin auf den 17. Juli 2024 anberaumt.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 17. Juli 2024

- erschienen
- . RA Mario Deketelaere, ebenfalls *loco* RA Alain Huyghe, für die klagende Partei,
- . RA Frederik Vanparys, in Westflandern zugelassen, *loco* RA. Jürgen Vanpraet, für die Flämische Regierung,
- haben die referierenden Richter Sabine de Bethune und Thierry Giet Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

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

II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

In Bezug auf die angefochtene Bestimmung und deren Kontext

B.1. Die klagende Partei beantragt die Nichtigklärung von Artikel 5 des Dekrets der Flämischen Region vom 31. März 2023 « zur Festlegung verschiedener Bestimmungen bezüglich der gemeinschaftlichen Beförderung, der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Straßenverkehrspolitik sowie der Wasserverkehrsinfrastruktur und der Wasserpolitik » (nachstehend: Dekret vom 31. März 2023).

B.2.1. Durch Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 wird Artikel 37*bis* des Dekrets der Flämischen Region vom 16. Juni 2006 « über die Begleitung der Schifffahrt auf den Seezufahrtswegen und die Organisation des ‘ Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum ’ » (nachstehend: Schifffahrtbegleitungsdekret) abgeändert.

B.2.2. Artikel 37*bis* des Schifffahrtbegleitungsdekrets legt die Anwendungsmodalitäten für die Verkehrsbegleitsystementschädigung (nachstehend: VBS-Entschädigung) fest. Nach dem nicht abgeänderten Paragraphen 2 dieser Bestimmung ist eine VBS-Entschädigung in Ermangelung einer Befreiung zu zahlen für « jedes Schiff, das aus See kommt, mit einem flämischen Hafen als Zielhafen, der ins Verkehrsbegleitsystem aufgenommen wurde; sie gilt als Entschädigung für das Ein- und Auslaufen ». Der Tarif ist gleichwohl nur einmal zu zahlen, wenn das Schiff an einem Kalendertag mehr als einmal in das Tarifgebiet einfährt. Nach Artikel 37 § 1 Absatz 1 des Schifffahrtbegleitungsdekrets geht es um eine Entschädigung für « die Nutzung der Dienstleistung des Verkehrsbegleitsystems ».

Das Verkehrsbegleitsystem wird in Artikel 2 § 1 Nr. 1 des Schifffahrtbegleitungsdekrets definiert als

« l’ensemble d’instances mis en place afin d’améliorer la sécurité et l’efficacité du trafic maritime et à protéger l’environnement, qui est en mesure d’intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans le secteur VBS [lire : le secteur SAT] qu’il couvre ».

Der VBS-Gültigkeitsbereich wird in Artikel 2 § 1 Nr. 2 des Schifffahrtbegleitungsdekrets definiert als

« les eaux dans lesquelles le système d’assistance au trafic maritime est effectivement organisé ».

Nach Artikel 3 des Erlasses der Flämischen Regierung vom 26. Oktober 2007 « über die Schifffahrtbegleitung » kann in folgenden Gewässern die Verkehrsbegleitung organisiert und verwaltet werden:

« 1° les eaux territoriales belges;

2° la Zone économique exclusive belge, en abrégé ZEE;

3° le Scheur, le Wielingen, Pas van het Zand;

4° les embouchures de l'Escaut;

5° l'Escaut en aval d'Anvers jusqu'à la rade de Vlissingen;

6° l'Escaut en amont d'Anvers jusqu'à l'écluse de Wintam et le pont de Temse;

7° le canal de Gand à Terneuzen;

8° les ports, les sites de mouillage et d'amarrage et les docks adjacents qui se trouvent dans les eaux mentionnées sous 1° à 7° inclus ».

B.2.3. In seinem Entscheid Nr. 44/2010 vom 29. April 2010 (ECLI:BE:GHCC:2010:ARR.044) hat der Gerichtshof geurteilt, dass die VBS-Entschädigung in der Anwendung vor ihrer Abänderung durch Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 als eine Gebühr angesehen werden muss, da es sich dabei um die Vergütung für eine Dienstleistung handelt, die die Behörde zugunsten des individuell betrachteten Abgabepflichtigen erbringt.

B.3.1. Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 ändert in erster Linie die Kategorien von Schiffen ab, die nach Paragraph 3 von Artikel 37*bis* des Schifffahrtbegleitungsdekrets keine Entschädigung zahlen müssen. Er ersetzt die Kategorie der Schiffe bis 46 Meter Länge durch die Kategorie der Schiffe bis 41 Meter Länge (Artikel 5 Nr. 1 des Dekrets vom 31. März 2023). Ferner fügt er dem Paragraphen 5 von Artikel 37*bis* des Schifffahrtbegleitungsdekrets einen vierten Absatz hinzu, wonach die VBS-Entschädigung jährlich am 1. August « entsprechend dem belgischen Verbraucherpreisindex unter Zugrundelegung der Indexzahl des Monats Mai desselben Jahres im Verhältnis zur Indexzahl des Monats der Bekanntmachung des betreffenden Tarifs » indexiert wird, wobei der ermittelte Betrag aufgerundet wird (Artikel 5 Nr. 3 des Dekrets vom 31. März 2023). Schließlich sieht er eine neue Tabelle mit Tarifen vor, die die alte Tabelle des Paragraphen 5 von Absatz 3 von Artikel 37*bis* des Schifffahrtbegleitungsdekrets ersetzt (Artikel 5 Nr. 2 des Dekrets vom 31. März 2023). Diese neuen Tarife, die genauso wie die alten Tarife auf Grundlage der Länge des Schiffes festgelegt wurden, sind die folgenden:

«

Longueur en mètres	Montant de l'indemnité SAT en euros	Longueur en mètres	Montant de l'indemnité SAT en euros
41 t/m 100	113,45	176	699,41
101	121,16	177	707,12
102	128,87	178	714,83
103	136,58	179	722,54
104	144,29	180	730,25
105	152	181	737,96
106	159,71	182	745,67
107	167,42	183	753,38
108	175,13	184	761,09
109	182,84	185	768,8
110	190,55	186	776,51
111	198,26	187	784,22
112	205,97	188	791,93
113	213,68	189	799,64
114	221,39	190	807,35
115	229,1	191	815,06
116	236,81	192	822,77
117	244,52	193	830,48
118	252,23	194	838,19
119	259,94	195	845,9
120	267,65	196	853,61
121	275,36	197	861,32
122	283,07	198	869,03
123	290,78	199	876,74
124	298,49	200	884,45
125	306,2	201	892,16
126	313,91	202	899,87
127	321,62	203	907,58
128	329,33	204	915,29
129	337,04	205	923
130	344,75	206	930,71
131	352,46	207	938,42
132	360,17	208	946,13
133	367,88	209	953,84
134	375,59	210	961,55
135	383,3	211	969,26
136	391,01	212	976,97
137	398,72	213	984,68
138	406,43	214	992,39
139	414,14	215	1.000,10

140	421,85	216	1.007,81
141	429,56	217	1.015,52
142	437,27	218	1.023,23
143	444,98	219	1.030,94
144	452,69	220	1.038,65
145	460,4	221	1.046,36
146	468,11	222	1.054,07
147	475,82	223	1.061,78
148	483,53	224	1.069,49
149	491,24	225	1.077,20
150	498,95	226	1.084,91
151	506,66	227	1.092,62
152	514,37	228	1.100,33
153	522,08	229	1.108,04
154	529,79	230	1.115,75
155	537,5	231	1.123,46
156	545,21	232	1.131,17
157	552,92	233	1.138,88
158	560,63	234	1.146,59
159	568,34	235	1.154,30
160	576,05	236	1.162,01
161	583,76	237	1.169,72
162	591,47	238	1.177,43
163	599,18	239	1.185,14
164	606,89	240	1.192,85
165	614,6	241	1.200,56
166	622,31	242	1.208,27
167	630,02	243	1.215,98
168	637,73	244	1.223,69
169	645,44	245	1.231,40
170	653,15	246	1.239,11
171	660,86	247	1.246,82
172	668,57	248	1.254,53
173	676,28	249	1.262,24
174	683,99	250	1.269,95
175	691,7	et plus	

».

B.3.2. Die Anpassung der Tarife wird in den Vorarbeiten wie folgt begründet:

« La chaîne de surveillance radar de l'Escaut s'est fortement développée ces dernières années afin de pouvoir répondre aux exigences toujours plus élevées en matière de couverture et de niveau de détails. Il est ainsi possible d'offrir un appui aux navires, au demeurant toujours

plus grands, à partir des ports flamands et vers ceux-ci. Aussi les frais d'entretien ont-ils connu une forte hausse au cours des dernières années, tant du côté flamand que du côté néerlandais.

Or, les ressources prévues pour le fonctionnement et l'entretien de la chaîne de surveillance radar de l'Escaut n'ont pas augmenté proportionnellement à l'extension de la chaîne. La non-indexation de ces ressources au cours des législatures écoulées entraîne *de facto* chaque année une diminution du budget disponible pour le fonctionnement et l'entretien.

À cela s'ajoute que divers projets sont encore prévus à l'avenir, portant tantôt sur la nécessaire rénovation des infrastructures, compte tenu du cycle de vie de l'infrastructure actuelle, tantôt sur l'évolution technologique et la durabilité.

Eu égard à l'agrandissement des infrastructures et à la forte augmentation des prix du marché, les moyens d'investissement actuellement disponibles sont, à politique inchangée, insuffisants pour pouvoir offrir le même niveau de service à brève échéance.

[...]

Une indemnité pour l'utilisation du système d'assistance au trafic est facturée aux clients par le biais de l'indemnité SAT. Celle-ci rapporte à l'heure actuelle quelque 5 000 000 euros par an, selon l'intensité de la navigation. En vertu de l'article 37 du décret du 16 juin 2006, cette indemnité doit être affectée à la fourniture des services du système d'assistance au trafic.

Cela fait déjà depuis 2006 que les montants actuels de l'indemnité SAT n'ont pas changé, et ce, malgré une forte augmentation du nombre des tours radar, une large extension de la zone de couverture, l'obsolescence du matériel dans des conditions maritimes difficiles, les évolutions technologiques et la hausse des prix des matières premières. L'indemnité SAT n'a pas été indexée non plus.

En ce qui concerne les Pays-Bas, les tarifs ont été fixés en 1996 et sont également appliqués aujourd'hui sans aucune indexation. Cela étant, les tarifs néerlandais sont beaucoup plus élevés que les tarifs flamands. Sur la base de la navigation de 2021, cela aurait gonflé les caisses de 13 700 000 euros.

Il est proposé d'appliquer une tarification équivalente à celle qui a servi de base pour fixer l'indemnité SAT aux Pays-Bas en 1996. Le supplément de recettes budgétaires est estimé à 8 700 000 euros. L'adaptation de l'indemnité SAT implique une modification du décret du 16 juin 2006 » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2022-2023, Nr. 1560/1, SS. 5-6).

Aus denselben Vorarbeiten ergibt sich außerdem, dass diese Maßnahme budgetneutral ist (ebenda, SS. 5 und 7).

B.3.3. Da eine anderslautende Bestimmung fehlt, ist Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 am zehnten Tag nach Veröffentlichung des Dekrets vom 31. März 2023 im *Belgischen Staatsblatt*, das heißt am 1. Mai 2023, in Kraft getreten.

In Bezug auf den Umfang der Klage

B.4.1. Die Flämische Regierung führt an, dass die klagende Partei ausschließlich Beschwerdegründe gegen die durch Artikel 5 Nr. 2 des Dekrets vom 31. März 2023 eingefügte Tabelle mit neuen Tarifen, die die alte Tabelle ersetze, formuliere.

B.4.2. Der Gerichtshof bestimmt den Gegenstand der Nichtigkeitsklage auf der Grundlage des Inhalts der Klageschrift und insbesondere unter Berücksichtigung der Darlegung der Klagegründe. Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung auf die Bestimmungen, gegen die tatsächlich auch Beschwerdegründe vorgebracht wurden.

B.4.3. Aus der Klageschrift geht hervor, dass sich die Beschwerdegründe der klagenden Partei gegen Artikel 5 Nr. 2 des Dekrets vom 31. März 2023 richten.

Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung auf diese Bestimmung.

*In Bezug auf die Klagegründe**In Bezug auf den ersten Klagegrund*

B.5. Im ersten Klagegrund führt die klagende Partei einen Verstoß durch Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung an. Sie beanstanden, einerseits dass Schiffe, die Häfen an der Küste ansteuerten, denselben Tarifen unterlägen wie Schiffe, die auf die Schelde führen, während letztere Schiffe das Verkehrsbegleitsystem mehr in Anspruch nähmen, und andererseits dass die Tariferhöhungen für die verschiedenen Längen nicht verhältnismäßig durchgeführt worden seien.

B.6. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist. Dieser Grundsatz steht übrigens dem entgegen, dass Kategorien von Personen, die sich

angesichts der beanstandeten Maßnahme in wesentlich verschiedenen Situationen befinden, in gleicher Weise behandelt werden, ohne dass hierfür eine angemessene Rechtfertigung vorliegt.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstoßen, wenn feststeht, dass die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.7. Die Höhe der VBS-Erschädigung wird auf Grundlage der Länge des betreffenden Schiffes bestimmt. Dieses Unterscheidungskriterium ist objektiv und ist durch die angefochtene Bestimmung nicht abgeändert worden.

B.8. Mit seinem vorerwähnten Entscheid Nr. 44/2010 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Dekretgeber die Länge des Schiffes als Maßstab für die Höhe der VBS-Erschädigung verwenden durfte:

« Unter Berücksichtigung des Umstands, dass in Steuersachen die Unterschiedlichkeit der Situationen notwendigerweise aufgefangen werden muss durch Kategorien, die der Wirklichkeit nur auf vereinfachende und annähernde Weise entsprechen, konnte die Schiffslänge als Maßstab für die Höhe der VBS-Erschädigung berücksichtigt werden, da sie mit ausschlaggebend ist für den Umfang der Daten bezüglich der Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs, den Schwierigkeitsgrad im Beistand für das Schiff und die Möglichkeit der Umliegung der Erschädigung auf die Benutzer des Schifffahrtverkehrs, als Passagiere oder Lieferanten von Fracht. Aus den Angaben, die dem Hof vorgelegt wurden, geht hervor, dass diese VBS-Erschädigung, selbst wenn sie nicht die Kosten des VBS vollständig decken kann, unzweifelhaft die Beschaffung einer Gebühr aufweist und dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit entspricht ».

B.9. Es besteht kein Anlass, zu entscheiden, dass der Dekretgeber eine zusätzliche Differenzierung in Abhängigkeit davon hätte vorsehen müssen, ob das Schiff einen Hafen an der Küste ansteuert oder nicht. Unter Berücksichtigung des Umstands, dass in Steuersachen die Unterschiedlichkeit der Situationen notwendigerweise aufgefangen werden muss durch Kategorien, die der Wirklichkeit nur auf vereinfachende und annähernde Weise entsprechen, durfte der Dekretgeber vernünftigerweise annehmen, dass eine solche Differenzierung « vor dem Hintergrund des Gleichheits- und Solidaritätsgrundsatzes » und vor dem Hintergrund der angestrebten Übereinstimmung mit den niederländischen Tarifen nicht wünschenswert ist (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2022-2023, Nr. 1560/1, S. 11).

Die vom Dekretgeber verfolgten Ziele sind legitim und die angefochtene Gleichbehandlung ist nicht mit unverhältnismäßigen Folgen für Schiffe verbunden, die Häfen an der Küste ansteuern. Der Umstand, dass diese Schiffe nur einen Teil des VBS-Gültigkeitsbereichs beanspruchen, ändert nichts daran, dass auch sie die Dienstleistung des Verkehrsbegleitsystems entscheidend in Anspruch nehmen. Außerdem müssen sie genauso wie die anderen Schiffe nach Artikel 37bis § 2 Absatz 2 des Schifffahrtsbegleitungsdekrets die VBS-Entschädigung nur einmal zahlen, wenn sie am selben Tag mehr als einmal in das Tarifgebiet einfahren.

B.10. Insofern die klagende Partei darüber hinaus anführt, dass durch die angefochtene Bestimmung die Tarife nicht auf gleiche Weise für alle Längen erhöht worden seien, lässt sich unter Berücksichtigung der weiten Beurteilungsfreiheit des Gesetzgeber, wie nachstehend in B.19 erwähnt, auch nicht feststellen, dass die Maßnahme mit unverhältnismäßigen Folgen verbunden ist.

B.11. Der erste Klagegrund ist unbegründet.

In Bezug auf den zweiten Klagegrund

B.12. Im zweiten Klagegrund führt die klagende Partei einen Verstoß durch Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 gegen die Grundsätze der ordnungsgemäßen Gesetzgebung, insbesondere den Grundsatz der Sorgfalt, den Grundsatz der Angemessenheit und den Grundsatz der Begründung sowie die Artikel 10 und 11 der Verfassung an. Nach ihrer Auffassung ist die Erhöhung der VBS-Entschädigung nicht sorgfältig vorbereitet worden und ist die Erforderlichkeit dieser Erhöhung, die Entscheidung für die niederländischen Tarife sowie das sofortige Inkrafttreten dieser Tarife in den Vorarbeiten nicht mit triftigen Argumenten ausreichend begründet worden.

B.13.1. Die Flämische Regierung führt an, dass der zweite Klagegrund unzulässig sei, da der Gerichtshof nicht befugt sei, eine unmittelbare Prüfung anhand der Grundsätze der ordnungsmäßigen Gesetzgebung vorzunehmen.

Aufgrund von Artikel 142 Absatz 2 der Verfassung und Artikel 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof ist der Gerichtshof dazu befugt, über Klagen auf Nichtigerklärung eines Gesetzes, eines Dekrets oder einer in Artikel 134 der Verfassung erwähnten Regel wegen Verletzung der Regeln, die durch die Verfassung oder aufgrund der Verfassung für die Bestimmung der jeweiligen Zuständigkeiten der Föderalbehörde, der Gemeinschaften und der Regionen festgelegt sind, und wegen Verletzung der Artikel von Titel II (« Die Belgier und ihre Rechte ») und der Artikel 143 § 1, 170, 172 und 191 der Verfassung zu befinden.

Der Gerichtshof ist nicht dafür zuständig, eine gesetzeskräftige Norm unmittelbar anhand allgemeiner Rechtsgrundsätze zu prüfen, aber er kann diese berücksichtigen, wenn auch die Artikel 10 und 11 der Verfassung geltend gemacht werden.

Aus der Klageschrift ergibt sich, dass ein Verstoß gegen die Grundsätze der ordnungsgemäßen Gesetzgebung in Verbindung mit einem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung angeführt wird.

B.13.2. Außer im Rahmen der Mechanismen der kooperativen föderalen Staatsstruktur im Sinne von Artikel 30*bis* des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof ist der Gerichtshof jedoch grundsätzlich nicht befugt, die Weise oder die Modalitäten des Zustandekommens einer gesetzeskräftigen Bestimmung zu prüfen. Wie der Gerichtshof in seinen Entscheiden Nrn. 144/2012 (ECLI:BE:GHCC:2012:ARR.144), 29/2014 (ECLI:BE:GHCC:2014:ARR.029) und 26/2023 (ECLI:BE:GHCC:2023:ARR.026) in Erinnerung gerufen hat, ist er grundsätzlich nicht befugt, eine erschöpfende materielle und formelle Prüfung hinsichtlich der Handlungen durchzuführen, die vor der Annahme eines Gesetzes liegen, selbst nicht hinsichtlich der Regeln des internationalen Rechts und des Unionsrechts. Im Übrigen schließt die Feststellung, dass die Begründung einer Maßnahme nicht in den Vorarbeiten erwähnt ist, grundsätzlich nicht aus, dass dieser Maßnahme ein legitimes Ziel zugrunde liegt, das die Maßnahme vernünftigerweise rechtfertigen kann.

B.14. Der zweite Klagegrund ist nicht zulässig.

In Bezug auf den dritten Klagegrund

B.15. Im dritten Klagegrund führt die klagende Partei einen Verstoß durch Artikel 5 des Dekrets vom 31. März 2023 gegen Artikel 16 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit deren Artikel 10 und 11 der Verfassung und mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention (nachstehend: erstes Zusatzprotokoll), an. Nach ihrer Ansicht stellt die erhöhte VBS-Entschädigung eine unverhältnismäßige finanzielle Belastung dar.

B.16.1. Artikel 16 der Verfassung bestimmt:

«Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn zum Nutzen der Allgemeinheit, in den Fällen und in der Weise, die das Gesetz bestimmt, und gegen gerechte und vorherige Entschädigung ».

Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls bestimmt:

«Jede natürliche oder juristische Person hat ein Recht auf Achtung ihres Eigentums. Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn, dass das öffentliche Interesse es verlangt, und nur unter den durch Gesetz und durch die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts vorgesehenen Bedingungen.

Die vorstehenden Bestimmungen beeinträchtigen jedoch in keiner Weise das Recht des Staates, diejenigen Gesetze anzuwenden, die er für die Regelung der Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse oder zur Sicherung der Zahlung der Steuern oder sonstigen Abgaben oder von Geldstrafen für erforderlich hält ».

B.16.2. Da Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls eine analoge Tragweite hat wie diejenige von Artikel 16 der Verfassung, bilden die darin enthaltenen Garantien ein untrennbares Ganzes mit denjenigen, die in Artikel 16 der Verfassung festgelegt sind, weshalb der Gerichtshof bei der Prüfung der angefochtenen Bestimmung die erstgenannte Bestimmung berücksichtigt.

B.16.3. Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls bietet nicht nur einen Schutz gegen eine Enteignung oder eine Eigentumsentziehung (Absatz 1 Satz 2), sondern auch gegen jeden Eingriff in das Recht auf Achtung des Eigentums (Absatz 1 Satz 1). Eine Steuer oder eine andere Abgabe oder Geldbuße stellt grundsätzlich eine Einmischung in das Recht auf Achtung des Eigentums dar.

Gemäß Artikel 1 Absatz 2 des ersten Zusatzprotokolls beeinträchtigt das Recht auf Achtung des Eigentums « jedoch in keiner Weise das Recht des Staates, diejenigen Gesetze anzuwenden, die er für die Regelung der Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse oder zur Sicherung der Zahlung der Steuern oder sonstigen Abgaben oder von Geldstrafen für erforderlich hält ».

Die Einmischung in das Recht auf Achtung des Eigentums ist nur mit diesem Recht vereinbar, wenn sie in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Ziel steht, das heißt wenn dadurch nicht das faire Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen des Allgemeininteresses und denjenigen des Schutzes dieses Rechtes zerstört wird. Auch wenn der Gesetzgeber über ein breite Ermessensbefugnis verfügt, verstößt eine Steuer oder eine andere Abgabe folglich gegen dieses Recht, wenn sie dem Steuerpflichtigen oder Abgabepflichtigen eine übertriebene Last auferlegt oder seine finanzielle Situation grundlegend beeinträchtigt (EuGHMR, 31. Januar 2006, *Dukmedjian gegen Frankreich*, ECLI:CE:ECHR:2006:0131JUD006049500, §§ 52-58; Entscheidung, 15. Dezember 2009, *Tardieu de Maleissye u.a. gegen Frankreich*, ECLI:CE:ECHR:2009:1215DEC005185407; 16. März 2010, *di Belmonte gegen Italien*, ECLI:CE:ECHR:2010:0316JUD007263801, §§ 38-40).

B.17. Die erhöhte VBS-Entscheidung, die nach Artikel 38 des Schifffahrtsbegleitungsdekrets gesamtschuldnerisch vom Schiffskapitän, dem Schiffseigner, dem Betreiber und der von ihnen zum Handeln ermächtigten Person oder den von ihnen zum Handeln ermächtigten Personen geschuldet ist, stellt einen Eingriff in das Recht auf Achtung des Eigentums dieser Personen dar.

B.18. Aus den in B.3.2 erwähnten Vorarbeiten ergibt sich, dass die VBS-Entscheidung für die Finanzierung des Verkehrsbegleitsystems verwendet wird und dass der Dekretgeber mit der Erhöhung der Tarife vorhat, die steigenden Kosten zu decken, die mit der Dienstleistung im Rahmen dieses Systems verbunden sind.

Dieses Ziel ist legitim.

B.19. Die erhöhten Tarife wurden nicht auf willkürliche Weise festgelegt. Sie sind auf die niederländischen Tarife abgestimmt, die, wie sich aus der Analyse zu den Auswirkungen ergibt

(*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2022-2023, Nr. 1560/1, S. 7), in einem angemessenen Verhältnis zum gestiegenen Kostenpreis der Dienstleistung stehen, die Schiffe des Verkehrsbegleitsystems erhalten. Sie lassen die Einstufung der VBS-Entschädigung als Gebühr unberührt.

Unter Berücksichtigung des Umstands, dass die VBS-Entschädigung nicht mehr als einmal pro Kalendertag geschuldet sein kann (Artikel 37*bis* § 2 Absatz 2 des Schifffahrtbegleitungsdekrets), führen die angefochtenen Tarife nicht zu einer unverhältnismäßigen Belastung bei den Abgabepflichtigen und beeinträchtigen sie ihre finanzielle Lage nicht wesentlich. Das gerechte Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen des Allgemeininteresses und denen des Rechts auf Achtung des Eigentums wird folglich nicht aufgehoben.

B.20. Der dritte Klagegrund ist unbegründet.

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 3. Oktober 2024.

Der Kanzler,

Der Präsident,

Frank Meersschaut

Luc Lavrysen