

ÜBERSETZUNG

Geschäftsverzeichnissnr. 887
Urteil Nr. 69/95 vom 17. Oktober 1995

URTEIL

In Sachen: Klage auf einstweilige Aufhebung der Artikel 16, 17 und 29 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 bezüglich der Taxidienste und der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, erhoben von der A.D.-Limousines AG.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Melchior und L. De Grève, und den Richtern P. Martens, G. De Baets, E. Cerexhe, H. Coremans und A. Arts, unter Assistenz des Kanzlers L. Potoms, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Melchior,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der Klage*

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 20. Juli 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 24. Juli 1995 in der Kanzlei eingegangen ist, wurde Klage auf einstweilige Aufhebung der Artikel 16, 17 und 29 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 bezüglich der Taxidienste und der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 1. Juni 1995, erhoben von der A.D.-Limousines AG, mit Gesellschaftssitz in 1030 Brüssel, rue L. Mignon 3.

Mit derselben Klageschrift beantragt die klagende Partei ebenfalls die Nichtigerklärung derselben Bestimmungen.

II. *Verfahren*

Durch Anordnung vom 24. Juli 1995 hat der amtierende Vorsitzende gemäß den Artikeln 58 und 59 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof die Richter der Besetzung bestimmt.

Die referierenden Richter haben Artikel 71 bzw. 72 des organisierenden Gesetzes im vorliegenden Fall nicht für anwendbar erachtet.

Durch Anordnung vom 8. August 1995 hat der Vorsitzende den Sitzungstermin auf den 13. September 1995 anberaumt.

Diese Anordnung wurde den in Artikel 76 des organisierenden Gesetzes genannten Behörden sowie der klagenden Partei und deren Rechtsanwälten mit am 10. August 1995 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, rue Ducale 7/9, 1000 Brüssel, hat mit am 6. September 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief einen Schriftsatz bezüglich der Klage auf einstweilige Aufhebung eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 13. September 1995

- erschienen

. RA J. Bourtembourg und RA F. Schmitz, in Brüssel zugelassen, für die klagende Partei,

. RA J.-P. Lagasse, in Brüssel zugelassen, für die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt,

- haben die referierenden Richter P. Martens und G. De Baets Bericht erstattet,

- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,

- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Das Verfahren wurde gemäß den Artikeln 62 ff. des organisierenden Gesetzes, die sich auf den Sprachengebrauch vor dem Hof beziehen, geführt.

III. Gegenstand der angefochtenen Bestimmungen

Die angefochtenen Bestimmungen der Ordonnanz vom 27. April 1995 lauten folgendermaßen:

« Art. 16. Niemand darf ohne Genehmigung der Regierung einen Dienst für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt mittels eines oder mehrerer Fahrzeuge betreiben.

Nur die Inhaber einer durch die Regierung erteilten Genehmigung können Dienstleistungen erbringen, deren Abfahrtspunkt sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befindet.

Aus der Betriebsgenehmigung ergibt sich keine Genehmigung, an bestimmten Stellen der öffentlichen Straße zu parken.

Art. 17. § 1. Die Betriebsbedingungen für die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer werden durch die Regierung festgelegt. Dabei werden mindestens folgende Grundsätze angewandt:

1° Das für den Betrieb eines Dienstes eingesetzte Fahrzeug muß ein Luxusfahrzeug sein und den Insassen den Komfort und die Innenausstattung bieten, die von den Kunden verlangt werden. Diese Kriterien können durch die Regierung präzisiert werden;

2° Das Fahrzeug muß einer regelmäßigen Kontrolle unterzogen werden, damit geprüft wird, ob das Fahrzeug noch allen Betriebsbedingungen entspricht;

3° Auf jede Vermietung eines Fahrzeugs folgt eine Eintragung in ein Register, das am Sitz des Unternehmens geführt wird und in dem das Datum und die Uhrzeit der Bestellung sowie der genaue Gegenstand des Mietvertrags und dessen Preis angegeben werden müssen; dieses Register kann im Wege der elektronischen Datenverarbeitung organisiert werden;

4° Das Fahrzeug kann nur einer bestimmten natürlichen oder juristischen Person zur Verfügung gestellt werden, und zwar aufgrund eines schriftlichen, mit dem durch die Regierung festgelegten Muster übereinstimmenden Vertrags, wovon ein Exemplar sich am Sitz des Unternehmens befindet und eine Kopie im Fahrzeug, wenn die Unterzeichnung des Vertrags vor dem Einsteigen des Kunden erfolgt, oder wovon das Original sich in dem Fahrzeug befindet, in den anderen Fällen. In dem schriftlichen Vertrag wird auf jeden Fall angegeben, daß das Fahrzeug der Person mindestens für drei Stunden zur Verfügung gestellt wird.

In allen Fällen darf der Dienst erst dann entlohnt werden, nachdem die Rechnung am Sitz des Kunden eingetroffen ist;

5° Das Fahrzeug darf auf der öffentlichen Straße oder auf einem der Öffentlichkeit zugänglichen Privatweg weder parken noch fahren, wenn es nicht vorher am Sitz des Unternehmens Gegenstand einer Vermietung gewesen ist;

6° Der Mietvertrag bezieht sich nur auf das Fahrzeug und nicht auf Sitzplätze in dem Fahrzeug;

7° Das Fahrzeug muß mit einem vorne und hinten angebrachten Kennzeichen versehen sein und mindestens folgende Dokumente an Bord haben: die Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung eines Fahrzeugs mit Fahrer und ein dem vermieteten Fahrzeug eigenes Dokument;

8° Zeichen, die für als Taxi eingesetzte Fahrzeuge kennzeichnend sind oder daran erinnern, wie Taxameter, Leuchtzeichen und Angaben, dürfen weder in noch auf dem Fahrzeug angebracht werden;

9° Das Fahrzeug darf nicht mit einem Sender oder Empfänger für Funkverbindungen im Sinne des Artikels 1 4° des Gesetzes vom 30. Juli 1979 über den Funkverkehr ausgestattet sein.

Der Betriebsinhaber eines Taxidienstes, dem gemäß Artikel 13 eine Genehmigung erteilt wurde, darf ein Taxi ausnahmsweise für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer einsetzen unter den

Bedingungen, daß er von der Regierung eine Sondergenehmigung erhalten hat, daß er einen Zuschlag bezahlt und daß diese Nebentätigkeit den Rentabilitätskriterien seines Betriebs und den Kriterien hinsichtlich der Zurverfügungstellung des Taxis an das Publikum nicht schadet.

Abweichend von § 1 Absatz 1 8° darf in dem Taxi, das gemäß dem vorigen Absatz für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer eingesetzt wird, ein Taxameter bleiben.

§ 1 Absatz 1 9° findet auf das Taxi, auf das sich der vorige Absatz bezieht, keine Anwendung.

§ 2. Die Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer und die Genehmigung, ein Taxi ausnahmsweise für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer einzusetzen, werden durch die Regierung erteilt.

Letztere bestimmt das Verfahren zur Einreichung und Bearbeitung der Genehmigungsanträge sowie die ihnen beizufügenden Anlagen und legt die Form der Genehmigungen und die Angaben, die darauf stehen müssen, fest.

Es darf nur eine Genehmigung je Betriebsinhaber erteilt werden.

In der Genehmigung wird die Zahl der Fahrzeuge angegeben, für die sie erteilt wurde.

Art. 29. Die Regierung legt die Tarife fest, die auf die Taxidienste anwendbar sind. Sie kann je nach u.a. Stunde oder Tag oder, je nachdem der Kunde Gepäck bei sich hat oder nicht, verschiedene Tarife auferlegen oder für bestimmte Arten Fahrt, die sie festsetzt, Pauschaltarife einführen und die Tarife festlegen, die anwendbar sind, wenn das Fahrzeug als Kollektivtaxi eingesetzt wird.

Die Regierung kann innerhalb ein und desselben Gebiets verschiedene Tarifzonen schaffen.

Die Regierung legt die Mindesttarife fest, die auf die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer Anwendung finden. »

IV. *In rechtlicher Beziehung*

- A -

Klageschrift

Erster Klagegrund

A.1. Artikel 16 der angefochtenen Ordonnanz verletze die Artikel 2 und 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen und Artikel 92bis § 2 c des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen dadurch, daß zwischen den Regionen kein einziges Zusammenarbeitsabkommen geschlossen worden sei, während die angefochtene Bestimmung darauf abziele, auf Betriebsinhaber Anwendung zu finden, deren Betriebssitz außerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt gelegen sei.

Zweiter Klagegrund

A.2. Artikel 17 der angefochtenen Ordonnanz verletze die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit dem in Artikel 23 der Verfassung festgeschriebenen Recht auf freie Wahl der Berufstätigkeit, dem Prinzip der Handels- und Gewerbefreiheit und dem in den Artikeln 59 bis 62 und 75 des Römer Vertrags und in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verankerten Prinzip des freien Dienstleistungsverkehrs. Dieser Artikel bestimme zu gleicher Zeit, daß vor dem Einsteigen der Fahrgäste ein schriftlicher Vertrag zu unterzeichnen sei, wovon ein Exemplar sich am Betriebssitz befinden müsse (Artikel 17 § 1 4°), und daß das Fahrzeug auf der öffentlichen Straße oder auf einem der Öffentlichkeit zugänglichen Privatweg weder fahren noch parken dürfe, wenn es vorher nicht « am Sitz des Unternehmens » Gegenstand einer Vermietung gewesen sei (Artikel 17 § 1 5°).

Er verpflichte auf diese Weise die Kunden, die ein Fahrzeug mit Fahrer mieten wollten, sich selber zum Sitz des Unternehmens zu begeben, um den Transportvertrag abzuschließen. Das Verbot, die Entlohnung bar zu erhalten, verpflichte den Betriebsinhaber, seine Rechnung im voraus zum « Sitz des Kunden » zu schicken, ohne daß für diese Einschränkung irgendeine Rechtfertigung gegeben werde. Zum Schluß ergebe sich aus dem Verbot, ein Funkgerät zu gebrauchen, die Unmöglichkeit, die Fahrer zu benachrichtigen, daß ein Kunde auf sie warte.

Diese Bestimmungen würden einen ungerechtfertigten Behandlungsunterschied unter den Diensten für entlohnte Personenbeförderung ins Leben rufen, je nachdem es sich um Taxis oder um Luxuslimousinen handele, insofern letztere Fahrzeuge eine Verletzung dulden müßten, die mit den in dem Klagegrund geltend gemachten Grundfreiheiten unvereinbar sei.

Dritter Klagegrund

A.3. Die vorgenannte Bestimmung von Artikel 17 § 1 5° beschränke ohne deutliche Rechtfertigung die Freizügigkeit der betreffenden Personen unter Verletzung der Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit dem Grundsatz der persönlichen Freiheit und der Freizügigkeit, wie er in Artikel 12 der Verfassung und in Artikel 2 des 4. Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention verankert sei.

Vierter Klagegrund

A.4. Dadurch, daß Artikel 29 darauf abziele, die Preispolitik zu bestimmen, und dadurch, daß er die Zuständigkeit für diese Politik der Regionalregierung übertrage, verletze er Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 3^o des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, dem zufolge die Preispolitik zur Zuständigkeit der föderalen Behörde gehöre.

In Hinsicht auf den erlittenen Nachteil

A.5. Es gebe allen Grund zu befürchten, daß die unmittelbare Durchführung der angefochtenen Norm der klagenden Partei einen nicht wiedergutzumachenden Schaden zufügen würde, der über einen rein finanziellen Schaden hinausgehen würde. Die angefochtenen Bestimmungen würden ihr nämlich verbieten:

« - (...) Fahrgäste (zu) befördern, die sich nicht vorher aus eigenem Vermögen an den Sitz des Betriebsinhabers, der gegebenenfalls weit von der Stelle entfernt sein kann, an der sie sich befinden, wenn sie eine Luxuslimousine mieten möchten, begeben haben, um den Vertrag abzuschließen,

- (...) sich (...) auf den öffentlichen Weg (zu) begeben oder da (zu) parken, nachdem der Beförderungsauftrag beendet ist,

- (...) ein Funkgerät (zu) gebrauchen,

- (...) den Fahrpreis (...) bar zu verlangen, da eine Rechnung zum Sitz des Kunden geschickt werden muß, was bei einer internationalen Kundschaft zu Problemen bei der Schuldeintreibung führen kann und auf jeden Fall beträchtliche Verzögerung bei der Eintreibung zur Folge haben wird. »

Obendrein würden aufgrund der in den angefochtenen Bestimmungen vorgesehenen Ermächtigung die Mindestpreise von der Regionalregierung derart hoch angesetzt werden, daß die Luxuslimousinen für die Kundschaft nicht länger attraktiv sein würden, da ihr mindestens drei Stunden angerechnet werden müßten.

A.6. Die klagende Partei arbeite mit Hilfe von sieben Fahrzeugen, von denen eins langfristig gemietet sei und die übrigen mittels Bankkredite finanziert würden. Sie arbeite auf drei verschiedene Weisen:

« - sie hat Verträge mit Hotels abgeschlossen, denen zufolge sie vor allem Kunden dieser Hotels zum Flughafen befördert; meistens wird die Beförderung durch die Hotels bezahlt;

- sie hat Verträge mit Firmen abgeschlossen, laut deren sie sich verpflichtet, bestimmten Personen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen; die Reservierungen erfolgen per Fax oder telephonisch; meistens bezahlen die Kunden, die in diesem Fall Firmen sind, die Fahrten;

- sie arbeitet als Subunternehmer für andere Luxuslimousinenvermieter, die zu bestimmten Zeitpunkten mit einer ihre Kapazität übersteigenden Beförderungsnachfrage konfrontiert werden; die Zuweisung der Fahrten erfolgt entweder am Sitz der Firma oder mittels eines Funkgeräts; zu bestimmten Zeitpunkten geht die Klägerin auch auf Bitten um Beförderung ein, die Firmen per Fax oder Telefon an sie richten.

Die klagende Partei verfügt nicht über eine Privatgarage. Ihre Fahrzeuge parken auf der öffentlichen Straße, sei es in der Nähe des Firmensitzes, sei es auf Verantwortung der Chauffeure hin bei deren persönlichen Wohnungen.

Die drei erwähnten Arbeitsweisen werden durch die angefochtenen Bestimmungen unmöglich gemacht. In Wirklichkeit besteht die einzige Arbeitsweise, die der Klägerin verbleibt, darin, an ihrem Firmensitz zu warten, bis eventuelle Kunden selbst kommen, um einen Vertrag abzuschließen, ohne daß sie von außerhalb eingehende Anfragen beantworten darf.

Die Kundschaft der Klägerin geht nie so vor, was zur Folge haben wird, daß die Klägerin unmöglich ihre Arbeit fortsetzen können. Das ist übrigens deutlich das Ziel, das der Gesetzgeber verfolgt hat. »

A.7. Die monatlichen Kosten der Klägerin beliefen sich auf 649.537 Franken, die nur um 170.000 Franken

gesenkt würden, falls sie ihr Personal entließe. Ihr gesamter Umsatz sei das Resultat der Arbeit, die ihr künftig untersagt sei. Der Abbruch ihrer Arbeit sei unvermeidlich, und ein eventuelles Recht auf die spätere Zuerkennung eines Schadensersatzes werde dies nicht verhindern.

Standpunkt der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt

In Hinsicht auf die Zulässigkeit

A.8. Die unmittelbare Durchführung der angefochtenen Ordonnanz könne der klagenden Partei keinen Schaden zufügen. Artikel 41 der Ordonnanz und der Durchführungserlaß vom 9. Mai 1995 würden es ihr ermöglichen, eine erste Genehmigung für ein Jahr zu erhalten, und sie habe die dafür erforderlichen Schritte in die Wege geleitet.

A.9. Hilfsweise sei die Klage nur insofern zulässig, als darin die Bestimmungen angefochten würden, die sich auf die Fahrzeugvermietung mit Fahrer bezögen und nicht jene, die sich auf Taxiunternehmen bezögen, da diese nicht auf die klagende Partei anwendbar seien. Diese habe also kein Interesse daran, Artikel 29 Absätze 1 und 2 anzufechten, insofern dieser sich nur auf Taxiunternehmen beziehe. Die Klage sei auch insofern unzulässig, als sie sich gegen Artikel 16 Absatz 2 richte, da es für die klagende Partei, die ihren Gesellschaftssitz in der Region Brüssel-Hauptstadt habe, ohne Bedeutung sei, Bestimmungen anzufechten, die in einer anderen Region niedergelassene Betriebsinhaber verpflichte, im Besitz einer von der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt erteilten Genehmigung zu sein.

In Hinsicht auf das Risiko eines schwerlich wiedergutzumachenden, ernsthaften Nachteils

A.10. Die klagende Partei irre sich hinsichtlich der Tragweite der von ihnen angefochtenen Bestimmungen. Diese hätten keineswegs ein Verbot oder eine Einschränkung ihrer Arbeit zur Folge. Keine einzige Bestimmung verlange, daß nur die beförderte Person einen Vertrag mit ihr schließen könne, und auch nicht, daß die beförderte Person verpflichtet sei, sich an den Sitz des Unternehmens zu begeben, um da einen Vertrag zu unterschreiben. Der Vertrag müsse juristisch am Sitz des Unternehmens abgeschlossen werden, er könne aber Post, per Fax usw. erfolgen. Wohl sei die Praxis verboten, der zufolge eine Vereinbarung zwischen dem Fahrer und der beförderten Person erfolge, denn eine derartige Vereinbarung beziehe sich in Wirklichkeit auf Taxileistungen.

A.11. Die Verpflichtung für die in anderen Regionen niedergelassenen Unternehmen, im Besitz einer Genehmigung zu sein, füge der klagenden Partei keinen Schaden zu. Im Gegenteil, diese Bestimmung könne vorteilhaft für sie sein, weil sie in Brüssel niedergelassen sei und somit gegen die Piratenunternehmen, die angesichts ihrer Niederlassung in Regionen ohne Regelung das Spiel der Konkurrenz zu ihrem Nachteil verfälschen könnten, geschützt sei.

A.12. Der an die Anwendung des Mindesttarifs gebundene Schaden bestehe nicht, da die von der klagenden Partei angekündigten Tarife höher lägen als die durch den Erlaß vom 9. Mai 1995 festgesetzten Minima.

In Hinsicht auf die ernsthafte Beschaffenheit der Klagegründe

Erster Klagegrund

A.13. Der Klagegrund sei, seine Zulässigkeit vorausgesetzt (s. A.9), nicht ernsthaft. Artikel 92bis § 2 c des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verpflichtete nur, ein Zusammenarbeitsabkommen für die Taxiunternehmen zu schließen, die mehr als das Gebiet einer Region beführen. Er könne nicht auf die Fahrzeugvermietung mit Fahrer ausgedehnt werden. Die Region Brüssel-Hauptstadt habe eine Zuständigkeit in Anspruch genommen, die ihr durch Artikel 6 § 1 X 8° desselben Sondergesetzes in bezug auf «öffentliche städtische und ortsverbindende Verkehrsbetriebe, einschließlich der regelmäßig verkehrenden besonderen Beförderungsmittel, der Taxiunternehmen und der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer» zuerkannt worden sei.

Zweiter und dritter Klagegrund

A.14. Mit dem zweiten und dritten Klagegrund wende sich die klagende Partei gerade dagegen, daß die angefochtene Ordonnanz sie daran hindere, im Rahmen des Betriebes ihres Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer Taxifahrten durchzuführen. Der Klagegrund sei nur insofern zulässig, als er aus der Verletzung der Artikel 10 und 11 der Verfassung abgeleitet werde, eventuell im Zusammenhang mit den im Klagegrund zitierten Bestimmungen internationalen Rechts. Der Rechtsstreit drehe sich um die unterschiedliche Behandlung der Taxis und Mietfahrzeuge hinsichtlich der gemischten Nutzung der Taxis und hinsichtlich des Vorhandenseins eines Funkgeräts in den letztgenannten Fahrzeugen, wenn sie im Luxuslimousinendienst gebraucht würden. Die Tragweite des Klagegrunds beschränke sich also auf den zweiten und dritten Absatz von Artikel 17 § 1 der Ordonnanz.

A.15. Die Taxidienste einerseits und die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen andererseits würden zwei verschiedene Arten entgeltlichen Personentransports darstellen. Sie würden verschiedenen Bedürfnissen gerecht. Der regionale Gesetzgeber könne auf gesetzlichem Wege zur harmonischen Entwicklung dieser beiden Tätigkeitsformen beitragen, indem er dafür Sorge, daß sie nicht verwechselt würden. Die Beschränkungen, die er demnach der Handels- und Gewerbefreiheit auferlege, stünden im Verhältnis zum angestrebten Ziel.

A.16. Das im dritten Klagegrund kritisierte Verbot, sich auf eine öffentliche Straße zu begeben oder da zu parken, werde der Begründung zufolge durch die Tatsache gerechtfertigt, daß zu viele Mietwagen Kunden, die die Taxidienste in Anspruch nehmen müßten, «aufpicken» würden, indem sie umherführen oder sich in der näheren Umgebung von Hotels, Restaurants und Theatern aufhalten würden, was zu Konflikten zwischen den zwei betroffenen Sektoren führen würde und Anlaß zu vielen Beschwerden von Kunden sei, die hinsichtlich der Art des Fahrzeugs und somit auch des Fahrpreises betrogen würden (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, S. 21). Die kritisierte Beschränkung sei nicht unverhältnismäßig zur Zielsetzung, die darin bestehe, derartige Konflikte zu vermeiden.

Vierter Klagegrund

A.17. Vorausgesetzt, die klagende Partei habe Interesse daran, die Tarife anzufechten - *quod non* (s. A.12) -, dann sei der vierte Klagegrund in ihrer Klageschrift nicht ernsthaft. Die Ordonnanz gründe sich nicht auf die allgemeine Zuständigkeit der Regionen hinsichtlich der Wirtschaft, wohl aber auf die besondere Zuständigkeit, die ihnen durch Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zuerkannt worden sei. Der einzige, in der Bestimmung vorgesehene Vorbehalt beziehe sich auf die Regeln allgemeiner Aufsicht und die technischen Vorschriften in bezug auf die Beförderungsmittel. Er könne nicht auf das Festsetzen von Tarifen ausgedehnt werden. Die angefochtene Bestimmung könne übrigens eine Grundlage finden in Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980.

B.1. Laut Artikel 20 1° des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof sind zwei Grundbedingungen zu erfüllen, damit auf einstweilige Aufhebung erkannt werden kann:

- Die vorgebrachten Klagegründe müssen ernsthaft sein.

- Die unmittelbare Durchführung der angefochtenen Maßnahme muß die Gefahr eines schwerlich wiedergutzumachenden, ernsthaften Nachteils in sich bergen.

Da die beiden Bedingungen kumulativ sind, führt die Feststellung der Nichterfüllung einer dieser Bedingungen zur Zurückweisung der Klage auf einstweilige Aufhebung.

Bezüglich des schwerlich wiedergutzumachenden, ernsthaften Nachteils

B.2. Artikel 16, der das Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer von einer von der Regionalregierung erteilten Genehmigung abhängig macht, kann der klagenden Partei an sich keinen Schaden zufügen. In der Darstellung des Nachteils, auf den sie sich beruft, führt die klagende Partei übrigens kein einziges Argument gegen diese Bestimmung an.

B.3. Die angefochtenen Bestimmungen von Artikel 17 werden die klagende Partei veranlassen, ihren Betrieb der neuen Regelung anzupassen. Es muß untersucht werden, ob die unter A.5 beschriebenen Verbotsbestimmungen derartige Folgen haben können, daß, wie die klagende Partei behauptet (A.7), das Betreiben ihres Unternehmens dadurch unmöglich wird oder dessen Rentabilität ernsthaft gefährdet wird.

B.4. Zwar scheint eine wörtliche und gesonderte Interpretation von Artikel 17 § 1 5° die Beförderung von Insassen, die sich nicht selbst zum Sitz des Unternehmens begeben haben, zu verbieten, aber aus derselben Bestimmung ergibt sich, wenn man sie im Zusammenhang mit der Bestimmung unter 4° liest, daß die Vermietung «am Sitz des Unternehmens » anders als schriftlich erfolgen kann, weil ausdrücklich vorgesehen wird, daß die schriftliche Abmachung an Bord des Fahrzeugs unterschrieben werden darf. Insofern vorher mit dem Unternehmen eine Abmachung getroffen wurde, sei es telephonisch oder per Fax, verbietet die betreffende Bestimmung keineswegs, daß das Fahrzeug sich zu dem Kunden, mit dem die Abmachung mündlich getroffen wurde, begibt, um ihn abzuholen.

Das Verbot, auf der öffentlichen Straße zu parken, kann möglicherweise Unkosten für eine Garage verursachen. Dennoch gelingt es der klagenden Partei nicht, Tatsachen geltend zu machen, die belegen könnten, daß diese Unkosten die Rentabilität des Unternehmens ernsthaft beeinträchtigen könnten.

B.5. Ebenso wenig beweist die klagende Partei, daß das Verbot, das Fahrzeug mit einem Funkgerät auszustatten, die Rentabilität des Unternehmens bei der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer ernsthaft beeinträchtigen könnte.

B.6. Das Verbot, den Fahrpreis bar zu verlangen, könnte die klagende Partei vor Einkassierungsprobleme stellen, vor allem bei gelegentlichen oder ausländischen Kunden.

Aus der von der klagenden Partei gegebenen Beschreibung ihrer Tätigkeiten (A.6) geht jedoch hervor, daß sie vor allem mit einer festen Kundschaft arbeitet, da ihre Vertragspartner keine gelegentlichen Kunden sind, sondern, je nach dem Fall, das Hotel, in dem sie logieren, die Firma, mit der ein Vertrag abgeschlossen wurde, oder der Betrieb, der Aufträge, die er selber nicht ausführen kann, an einen Subunternehmer vergeben hat.

B.7. Hinsichtlich der Preise, die von der klagenden Partei als « viel zu hoch » eingestuft wurden, muß erwähnt werden, daß sie nicht durch die angefochtene Ordonnanz, sondern durch den Erlaß der Regionalregierung vom 9. Mai 1995 festgesetzt wurden.

Die einzige Verpflichtung, die diesbezüglich in der Ordonnanz selbst vorkommt, bezieht sich auf die Mindestdauer von drei Stunden, festgesetzt in Artikel 17 § 1 4°. Die klagende Partei weist nicht nach, daß diese Verpflichtung ihr Unternehmen ernsthaft gefährden könnte.

B.8. Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, daß eine der in Artikel 20 1° des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 vorgesehenen Voraussetzungen nicht erfüllt ist. Die Klage auf einstweilige Aufhebung ist also zurückzuweisen.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage auf einstweilige Aufhebung zurück.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 17. Oktober 1995.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) L. Potoms

(gez.) M. Melchior