

Geschäftsverzeichnismrn.
887, 907 und 908
Urteil Nr. 56/96
vom 15. Oktober 1996

## URTEIL

---

*In Sachen:* Klagen auf teilweise Nichtigerklärung 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 Cars Driven Service AG, der VoE Association des taxis bruxellois und Chr. Huylebroeck.

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 Klagen*

A. 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 Nichtigerklärung 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.

Die von derselben klagenden Partei erhobene Klage auf einstweilige Aufhebung derselben Bestimmungen wurde mit Urteil Nr. 69/95 vom 17. Oktober 1995, veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 6. Dezember 1995, zurückgewiesen.

Diese Rechtssache wurde unter der Nummer 887 ins Geschäftsverzeichnis des Hofes eingetragen.

B. Mit Klageschriften, die dem Hof mit am 29. und 30. November 1995 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen zugesandt wurden und am 30. November und 1. Dezember 1995 in der Kanzlei eingegangen sind, wurden Klagen auf teilweise Nichtigerklärung derselben Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 erhoben von (a) der Cars Driven Service AG, mit Gesellschaftssitz in 1702 Dilbeek, Brusselstraat 278-280, bzw. (b) der VoE Association des taxis bruxellois, mit Vereinigungssitz in 1000 Brüssel, rue de Pavie 81, und Chr. Huylebroeck, wohnhaft in 1083 Brüssel, avenue J.-S. Bach 24.

Diese Rechtssachen wurden jeweils unter den Nummern 907 und 908 ins Geschäftsverzeichnis des Hofes eingetragen.

## II. Verfahren

### a) *In der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 887*

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.

Diese Klage wurde gemäß Artikel 76 des organisierenden Gesetzes mit am 10. August 1995 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert. Mit denselben Briefen wurde die Klage auf einstweilige Aufhebung notifiziert.

Die durch Artikel 74 des organisierenden Gesetzes vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgte im *Belgischen Staatsblatt* vom 17. August 1995.

Schriftsätze wurden eingereicht von

- der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, rue Ducale 7/9, 1000 Brüssel, mit am 22. September 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- der Wallonischen Regierung, rue Mazy 25-27, 5100 Namur, mit am 25. September 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- dem Ministerrat, rue de la Loi 16, 1000 Brüssel, mit am 25. September 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Diese Schriftsätze wurden gemäß Artikel 89 des organisierenden Gesetzes mit am 16. Oktober 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief notifiziert.

Erwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, mit am 9. November 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- der klagenden Partei, mit am 15. November 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- der Wallonischen Regierung, mit am 16. November 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- dem Ministerrat, mit am 17. November 1995 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

### b) *In den Rechtssachen mit Geschäftsverzeichnisnummern 907 und 908*

Durch Anordnungen vom 30. November 1995 und 1. Dezember 1995 hat der amtierende Vorsitzende gemäß den Artikeln 58 und 59 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof die Richter der Besetzungen bestimmt.

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

Durch Anordnung vom 5. Dezember 1995 hat der vollzählig tagende Hof die beiden Rechtssachen sowie die Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 887 verbunden.

Diese Klagen wurden gemäß Artikel 76 des organisierenden Gesetzes mit am 4. Januar 1996 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert; mit denselben Briefen wurde die Verbindungsanordnung notifiziert.

Die durch Artikel 74 des organisierenden Gesetzes vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgte im

*Belgischen Staatsblatt* vom 6. Januar 1996.

Schriftsätze wurden eingereicht von

- der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, mit am 15. Februar 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief (in der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 908),
- der Wallonischen Regierung, mit am 19. Februar 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,
- der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, mit am 27. Februar 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief (in der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 907).

Diese Schriftsätze wurden gemäß Artikel 89 des organisierenden Gesetzes mit am 29. März 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief notifiziert.

Erwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- den klagenden Parteien in der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 908, mit am 24. April 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,
- der klagenden Partei in der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 907, mit am 25. April 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

*c) In den drei Rechtssachen*

Durch Anordnungen vom 20. Dezember 1995 und 27. Juni 1996 hat der Hof die für die Urteilsfällung vorgesehene Frist bis zum 20. Juli 1996 bzw. 20. Januar 1997 verlängert.

Durch Anordnung vom 15. Mai 1996 hat der Hof die Rechtssachen für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 6. Juni 1996 anberaumt.

Diese Anordnung wurde den Parteien und deren Rechtsanwälten mit am 15. Mai 1996 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 6. Juni 1996

- erschienen
- . RA M. Mahieu, in Brüssel zugelassen, für die Cars Driven Service AG,
- . RA J. Bourtembourg, in Brüssel zugelassen, für die A.D.-Limousines AG,
- . RA Ph. Humblet *loco* RA J.-L. Vanraes, in Brüssel zugelassen, für die VoE Association des taxis bruxellois und Chr. Huylebroeck,
- . RA M. Uyttendaele, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- . RA J.-P. Lagasse, in Brüssel zugelassen, für die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt,
- . RA V. Thiry, in Lüttich zugelassen, für die Wallonische Regierung,
- haben die referierenden Richter P. Martens und G. De Baets Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurden die Rechtssachen 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 Ordonnanz vom 27. April 1995 regelt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt den Betrieb von Taxidiensten und von Diensten für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer. Sie macht die Ausübung dieser beiden Tätigkeiten von gewissen Bedingungen sowie von einer vorherigen Genehmigung abhängig.

### IV. *In rechtlicher Beziehung*

Der Schriftsatz der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt in der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 907 und der Erwiderungsschriftsatz des Ministerrats in der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 887 wurden verspätet eingereicht. Sie werden von der Verhandlung ausgeschlossen.

- A -

*Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 887*

*Standpunkt der klagenden Partei*

*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 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 Römischen 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 17 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, ob 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<sup>o</sup> 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 vierten 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<sup>o</sup> des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, dem zufolge die Preispolitik zur Zuständigkeit der Föderalbehörde gehöre.

#### *Schriftsatz der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt*

#### *Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.5. Die von der klagenden Partei vorgebrachten Beschwerdegünde würden auf einer unrichtigen Lesart von Artikel 17 der Ordonnanz beruhen. Alle Praktiken, von denen sie meine, sie seien verboten, seien in Wirklichkeit aufgrund der von ihr angefochtenen Ordonnanz erlaubt. Die Zulässigkeit der von ihr erhobenen Klage sei demzufolge fraglich.

A.6. Hilfsweise sei zu betonen, daß die Klage teilweise unzulässig sei, indem die Artikel 16, 17 und 29 der Ordonnanz vom 27. April 1995 angefochten würden. Die einzige Tätigkeit der klagenden Partei sei die entlohnte Personenbeförderung mit Luxuslimousinen. Sie habe demzufolge kein Interesse an der Nichtigerklärung der von ihr angefochtenen Bestimmungen, soweit sich diese Bestimmungen auf die Taxidienste bezögen.

#### *Zur Hauptsache*

##### *Erster Klagegrund*

A.7. Da die klagende Partei ihren Gesellschaftssitz und ihren Betriebssitz in Brüssel habe, sei der Klagegrund unzulässig, indem Artikel 16 zum Vorwurf gemacht werde, daß er auf die außerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt ansässigen Betriebsinhaber Anwendung finde.

A.8. Die Region Brüssel-Hauptstadt, die in Anwendung von Artikel 6 § 1 X 8<sup>o</sup> des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen dafür zuständig sei, die angefochtene Ordonnanz zu verabschieden, sei - gegebenenfalls in Anwendung von Artikel 10 desselben Sondergesetzes - berechtigt gewesen, das in Artikel 16 Absatz 2 angegebene Lokalisierungskriterium zur Anwendung zu bringen.

A.9. Sie sei nicht verpflichtet gewesen, ein Zusammenarbeitsabkommen im Bereich der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer abzuschließen, da Artikel 92bis § 2 c) desselben Sondergesetzes dies nur bei der Regelung der Angelegenheiten bezüglich der Taxidienste vorschreibe.

##### *Zweiter Klagegrund*

A.10. So wie der Beschwerdegrund formuliert worden sei, bestehe er darin, daß die klagende Partei im Rahmen des Betriebs eines Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer keine Taxifahrten durchführen könne. Außerdem seien die meisten konkreten Elemente, die von der klagenden Partei angeführt würden, bereits Gegenstand der Verbote gewesen, die der königliche Erlaß vom 19. März 1975 bezüglich der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer vorgesehen habe.

A.11. Der Hof sei nicht dafür zuständig, unmittelbar über einen Verstoß gegen das internationale Recht oder gegen allgemeine Grundsätze zu befinden. Was die klagende Partei in Frage stellen könne, sei ein Behandlungsunterschied zwischen den Taxis und den Mietfahrzeugen hinsichtlich des gemischten Einsatzes der Taxis und hinsichtlich des Vorhandenseins eines Funkgeräts in den letztgenannten Fahrzeugen, wenn sie im Limousinendienst eingesetzt würden.

A.12. Zwischen den beiden Arten von Tätigkeiten gebe es objektive Unterschiede, da es sich um zwei unterschiedliche Arten der entgeltlichen Personenbeförderung handle, die jeweils unterschiedlichen Bedürfnissen entsprächen. Der Regionalgesetzgeber sei berechtigt gewesen, gewisse Bedingungen aufzuerlegen, um diese beiden Tätigkeiten voneinander zu unterscheiden, damit Verwechslung verhindert und ihre harmonische Entwicklung ermöglicht werde. Diese Anforderungen würden der Handels- und Gewerbefreiheit keine Beschränkung auferlegen, die dem verfolgten Zweck unangemessen wäre.

A.13. Artikel 17 § 1 Absatz 2 biete dem Inhaber einer Genehmigung für den Betrieb eines Taxidienstes die Möglichkeit, eine Genehmigung zu erhalten, seine Taxis zusätzlich für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Fahrzeugen einzusetzen, und zwar unter den in diesem Artikel angegebenen Bedingungen. Diese Möglichkeit habe man vorgesehen, um den Betriebsinhabern entgegenzukommen, die behauptet hätten, bestimmte Aufträge für Dienstleistungen, etwa bei größeren Zeremonien, nicht übernehmen zu können, wenn sie dazu keine Taxis einsetzen dürften (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, S. 22), ohne jedoch verpflichtet zu sein, das Taxameter und das Funkgerät aus dem Fahrzeug zu entfernen, wobei den Betriebsinhabern von Diensten für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer keinerlei Schaden entstehen könne.

### *Dritter Klagegrund*

A.14. Da der Hof nur dann zuständig sei, wenn eine Verletzung des internationalen Rechts oder der allgemeinen Grundsätze in Verbindung mit einem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung geltend gemacht werde, sei der Klagegrund dahingehend aufzufassen, daß darin der Behandlungsunterschied zwischen den Taxis, die auf der öffentlichen Straße parken und fahren dürften, während sie auf einen Fahrgast warten würden, und den Mietfahrzeugen, denen dies nicht erlaubt sei, beanstandet werde.

A.15. Die objektiven Unterschiede zwischen den beiden Arten von Tätigkeiten würden diesen Behandlungsunterschied rechtfertigen. Die Taxis würden kurze Fahrten von einem Ort zum anderen auf der öffentlichen Straße durchführen; Mietfahrzeuge würden eine im voraus definierte Beförderung von im voraus bestimmten Personen bei Zeremonien oder Privatreisen durchführen. Die beanstandete Einschränkung sei aufgrund der häufig festgestellten Mißbräuche gerechtfertigt, denn « zu viele Mietwagen, die gesetzmäßig für Taxidienste bestimmt sind, picken Kunden auf, indem sie umherfahren oder sich in der näheren Umgebung von Hotels, Restaurants und Theatern aufhalten, was nicht nur zu Konflikten zwischen den zwei betroffenen Sektoren führt, sondern auch zu zahlreichen Beschwerden von Fahrgästen, die hinsichtlich der Art des Fahrzeugs und demzufolge hinsichtlich des Fahrpreises betrogen wurden » (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, SS. 21 und 22).

### *Vierter Klagegrund*

A.16. Insofern, als die vorgeschriebenen Mindestpreise niedriger seien als diejenigen, die von der klagenden Partei berechnet würden, sei deren Interesse am Klagegrund fraglich.

A.17. Artikel 29 der angefochtenen Ordonnanz beruhe nicht auf der allgemeinen Zuständigkeit der Regionen im Bereich der Wirtschaft, sondern auf der besonderen Zuständigkeit, die ihnen im Bereich der Taxiunternehmen und der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer durch Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen zugewiesen worden sei. Der einzige in dieser Bestimmung vorgesehene Vorbehalt beziehe sich auf die Regeln allgemeiner Aufsicht und die technischen Vorschriften in bezug auf die Beförderungsmittel, im Sinne von Artikel 6 § 4 3° des Sondergesetzes. Die angefochtene Bestimmung könne auch eine Grundlage finden in Artikel 10 desselben Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen.

### *Schriftsatz der Wallonischen Regierung*

#### *Erster Klagegrund*

A.18. Aus den unter A.7 und A.8 genannten Gründen sei der Klagegrund unzulässig oder wenigstens unbegründet.

Indem der Regionalgesetzgeber die Fahrten, deren Abfahrtsort sich in der Region Brüssel-Hauptstadt befinde, genehmigungspflichtig mache, habe er ein Anknüpfungskriterium verwendet, welches in keinem Mißverhältnis zur normalen Ausübung seiner Zuständigkeit stehe und die Ausübung derselben Zuständigkeit durch die übrigen Regionen nicht beeinträchtige.

#### *Zweiter und dritter Klagegrund*

A.19. Zwischen den zwei reglementierten Beförderungsarten gebe es Unterschiede, die bereits unter der Geltung des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 Berücksichtigung gefunden hätten; die von der Klägerin angeführten Bestandteile seien bereits im königlichen Erlaß vom 19. März 1975 bezüglich der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer enthalten gewesen. Die Vorarbeiten würden bestätigen, daß die Beschränkung des freien Verkehrs der Luxuslimousinen wegen der häufig festgestellten Mißbräuche notwendig geworden sei.

#### *Vierter Klagegrund*

A.20. Die Festsetzung der Tarife hänge untrennbar mit jener Zuständigkeit zusammen, die den Regionen durch Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erteilt worden sei, was durch die Vorarbeiten zu dieser Bestimmung bestätigt werde (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 18). Die Vorarbeiten zum selben Gesetz würden zeigen, daß die Absicht des Sondergesetzgebers darin bestanden habe, insbesondere im Bereich des Transports « die Übertragung homogener Zuständigkeitspakete » zu gewährleisten (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/6, S. 146, und *Parl. Dok.*, Senat, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 405-2, S. 116).

#### *Standpunkt des Ministerrats*

##### *Erster Klagegrund*

A.21. Genauso wie in den Fällen, die den Gegenstand der am 30. Januar 1986 vom Hof verkündeten Urteile gebildet hätten, bezwecke die angefochtene Ordonnanz eine mobile Sachlage, für welche der Regionalgesetzgeber ein Anknüpfungskriterium verwendet habe, welches die Durchführung des Grundsatzes der Ausschließlichkeit der örtlichen Zuständigkeiten gewährleiste, indem bestimmt werde, welche Norm als einzige auf eine gemischte Sachlage Anwendung finden werde. Das verwendete Kriterium entspreche den vom Hof in den vorgenannten Urteilen gestellten Anforderungen.

A.22. Da der Sondergesetzgeber eindeutig zwischen den Taxiunternehmen und der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer unterschieden habe, lasse sich das Erfordernis eines Zusammenarbeitsabkommens, welches hinsichtlich der Taxiunternehmen vorgesehen sei, nicht auf die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer erweitern.

##### *Zweiter und dritter Klagegrund*

A.23. Da in diesen Klagegründen kein einziges Zuständigkeitsproblem aufgeworfen worden sei, gebe es seitens des Ministerrats keine Bemerkungen.

##### *Vierter Klagegrund*

A.24. Aus den Urteilen Nrn. 36, 47, 54 und 55/92 gehe hervor, daß der Hof die ausdrücklich der Föderalbehörde zugewiesenen Zuständigkeiten in Bereichen, wo die Regionen im Prinzip zuständig seien, zwar im engen Sinne auslege, aber diese Zuständigkeiten nichtsdestoweniger in dem allgemeinen Rahmen der Zuständigkeitsverteilung betrachte und dafür Sorge trage, daß ihnen eine « sinnvolle Wirkung » verliehen werde, welche sich nicht lediglich auf jene Politik beschränke, für die sie vorgesehen seien. Dieser Grundsatz finde insbesondere Anwendung im Bereich der Wirtschafts- und Währungsunion (Urteil Nr. 35/95).

A.25. Die Föderalbehörde sei als einzige dafür zuständig, in dem ins Auge gefaßten Bereich die Tarife festzusetzen. Durch die Festsetzung der Preise greife die Regionalbehörde eben auf das Wesen der föderalen Zuständigkeit im Bereich der Preispolitik über und höhle sie diese Zuständigkeit aus, was jeden Hinweis auf die Theorie der impliziten Zuständigkeiten im Sinne von Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 ausschließe, wie der Staatsrat in einem Gutachten zu dem Entwurf, aus dem die angefochtene Ordonnanz hervorgegangen sei, betont habe.

#### *Erwiderung der klagenden Partei*

##### *Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.26. Welches auch die mehr oder weniger ausgleichende Auslegung sein möge, die die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt den angefochtenen Bestimmungen vermittele, es liege klar auf der Hand, daß die klagende Partei ein Interesse an der Nichtigerklärung von Rechtsnormen habe, die die Betriebsbedingungen der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer einschränken würden.

A.27. Es sei zwar richtig, daß die klagende Partei in der Region Brüssel-Hauptstadt ansässig sei, aber da diese Adresse nicht unveränderlich sei, ergebe sich daraus nicht, daß sie kein Interesse an dem gegen Artikel 16 der Ordonnanz gerichteten Klagegrund hätte.

In bezug auf Artikel 29 sei darauf hinzuweisen, daß die Anfechtung des Interesses der klagenden Partei unverständlich sei, da der zweite Absatz dieses Artikels sich auf die Mindesttarife beziehe, welche « auf die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer » Anwendung fänden.

#### *Zur Hauptsache*

##### *Erster Klagegrund*

A.28. Der Rechtsprechung des Hofes sei zu entnehmen, daß jeder Gesetzgeber hinsichtlich der Faktoren der Anknüpfung seiner Rechtsnormen zwar eine Wahlfreiheit beibehalte, aber daß diese Freiheit nicht zur Annahme ebenfalls gültiger Rechtsnormen, deren Durchführung aber widersprüchlich wäre, führen könne; jeder Widerspruch zwischen von verschiedenen Gesetzgebern angenommenen Rechtsnormen impliziere demzufolge notwendigerweise, daß einer von ihnen seinen Zuständigkeitsbereich überschritten habe. Im vorliegenden Fall könne die vom Brüsseler Gesetzgeber ausgeübte Zuständigkeit aufgrund des gewählten Anknüpfungskriteriums nicht ausschließlich innerhalb seines örtlichen Zuständigkeitsbereichs lokalisiert werden, weshalb die Rechtssicherheit beeinträchtigt werde.

A.29. Das Sondergesetz vom 8. August 1980 habe zwar den Abschluß von Zusammenarbeitsabkommen für die Taxidienste vorgeschrieben, aber es gebe keine Rechtfertigung dafür, die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer unterschiedlich zu behandeln.

##### *Zweiter Klagegrund*

A.30. Zu Unrecht wolle die Gegenpartei die Tragweite der Klagegründe auf den zweiten und dritten Absatz der angefochtenen Bestimmung beschränken, wohingegen die von der klagenden Partei beanstandeten Verbote und Beschränkungen im ersten Absatz dargelegt worden seien.

A.31. Die angeführten Unterschiede zwischen den Taxidiensten und den Luxuslimousinendienste gebe es nicht, da die Taxis außerdem zu jedem Zeitpunkt - wenn auch nur akzessorisch - als Limousinen eingesetzt werden könnten. Die Notwendigkeit der beanstandeten Einschränkungen sei genausowenig begründet. Das Kriterium der Gemeinnützigkeit, welches die Taxidienste unterscheiden würde, sei keineswegs erwiesen.

A.32. Der ausgleichenden Auslegung, der zufolge die Verpflichtung, « am Sitz des Unternehmens » einen Vertrag abzuschließen, ehe das Fahrzeug die Fahrt antrete, nicht im Sinne einer Verpflichtung, sich tatsächlich zu diesem Sitz zu begeben, aufzufassen sei, werde durch den klaren Wortlaut der angefochtenen Bestimmungen widersprochen. Wenn der Hof diese Auslegung, welche von der Gegenpartei nahegelegt und im Urteil Nr. 69/95 - durch welches die Klage auf einstweilige Aufhebung zurückgewiesen wurde - übernommen worden sei, aufrechterhalten würde, sollte er dies im Urteilstenor abgeben.

### *Dritter Klagegrund*

A.33. Zwischen den zwei durch die angefochtene Ordonnanz ins Auge gefaßten Arten von Diensten gebe es keinen ausreichenden Unterschied, der rechtfertigen könnte, daß die Luxuslimousinendienste den Gegenstand einer Beeinträchtigung des freien Verkehrs, die durch gar keine Überlegung der Gemeinnützigkeit begründet werde, bilden sollten. Die angefochtene Bestimmung finde nicht nur Anwendung auf Fahrten, die zu gewerblichen Zwecken durchgeführt würden, sondern auch auf Privatfahrten. Auch hier sei darauf hinzuweisen, daß in dem Fall, wo man sich für eine ausgleichende Auslegung entscheiden sollte, diese Auslegung im Urteilstenor anzugeben wäre.

### *Vierter Klagegrund*

A.34. Die Regierung habe bereits von der in Artikel 29 vorgesehenen Ermächtigung Gebrauch gemacht, indem sie am 9. Mai 1995 einen Erlaß angenommen habe, durch welchen die auf die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer anwendbaren Mindesttarife auf 3.000 Franken für einen Auftrag mit einer Mindestdauer von drei Stunden und 1.000 Franken pro zusätzliche Stunde festgesetzt worden seien. Die klagende Partei habe diesen Erlaß vor dem Staatsrat angefochten. Ihr Interesse ergebe sich aus dem Umstand, daß die Mindestpreise zu hoch angesetzt worden seien, da mindestens drei Stunden in Rechnung gestellt werden müßten, wohingegen ihre Tarife pro Leistung festgesetzt gewesen seien, nicht aber pro Auftrag mit einer Mindestdauer. Übrigens könnte die klagende Partei ihre Tarife herabsetzen wollen, was ihr die angefochtene Bestimmung aber untersage.

A.35. Aus seiner Rechtsprechung gehe hervor, daß der Hof dem Grundsatz der Wirtschafts- und Währungsunion volle Wirksamkeit verleihen wolle, was nicht nur zu einer Einschränkung der Autonomie der Regionen im Bereich der Wirtschaft führe, sondern sich auch auf die übrigen Zuständigkeitspakete der Gemeinschaften bzw. der Regionen auswirke. Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 könne keine Anwendung finden, da die Regionen nicht unmittelbar in die föderale Zuständigkeit im Bereich der Preispolitik eingreifen könnten. Dies habe die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrats in ihrem Gutachten zu dem Entwurf, der zur angefochtenen Ordonnanz geführt habe, hervorgehoben.

### *Erwiderung der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt*

A.36. Da die klagende Gesellschaft kein Interesse daran habe, den vierten Klagegrund vorzubringen, soweit er die Taxidienste betreffe, sei dieser Klagegrund nur insofern zulässig, als er sich auf Absatz 3 von Artikel 29 beziehe. Demzufolge scheine der Ministerrat aufgrund eines sachlichen Irrtums die völlige Nichtigkeitsklärung zu beantragen.

A.37. Die angefochtene Bestimmung bezwecke nicht die Einführung einer unterschiedlichen Regelung für die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, «die aus einer Region stammen bzw. ihren Gesellschaftssitz in einer Region haben, im Vergleich zu einer anderen Region». Sie wirke sich gar nicht auf den freien Verkehr von Fahrzeugen aus. Sie sei nicht unvereinbar mit der Wirtschafts- und Währungsunion. Sie sei nicht aufgrund der allgemeinen, im Bereich der Wirtschaft den Regionen erteilten Zuständigkeit verabschiedet worden, sondern im Rahmen der Ausübung der besonderen Zuständigkeit, die ihnen im Bereich der Taxiunternehmen unter Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer zugewiesen worden sei. Sie mißachte nicht die Zuständigkeit des Föderalstaates im Bereich der Preispolitik und könnte auf jeden Fall eine Grundlage in Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 finden.

A.38. Der Klagegrund sei also unzulässig, soweit er sich auf die ersten zwei Absätze von Artikel 29 beziehe, und unbegründet, soweit er gegen Absatz 3 dieses Artikels gerichtet sei.

*Erwiderung der Wallonischen Regierung*

*Zweiter Klagegrund*

A.39. Soweit der Klagegrund auf Artikel 6 § 1 Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 abziele, sei er unzulässig, da in der Klageschrift nicht angegeben werde, in welcher Hinsicht Artikel 17 der angefochtenen Ordonnanz diese Bestimmung verletzen würde.

*Vierter Klagegrund*

A.40. Die Zuständigkeit der Föderalbehörde im Bereich der Preispolitik sei mit den Zuständigkeiten, die den Gemeinschaften und Regionen im übrigen zugewiesen worden sei, zu vereinbaren (siehe Urteil Nr. 21/95), und zwar insbesondere im Bereich der Transportpolitik, die die Festsetzung der Tarife umfasse (siehe Gutachten des Staatsrats vom 13. Juli 1988, *Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 42; Begründungsschrift, ebenda, Nr. 516/1, S. 17; Bericht des Ausschusses, *Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 149). Daraus ergebe sich notwendigerweise, daß der Sondergesetzgeber eingeräumt habe, daß die Erteilung solcher Zuständigkeiten an die Regionen die Stützpfeiler der Wirtschafts- und Währungsunion im Prinzip bestehenbleiben lasse und die föderale Zuständigkeit im Bereich der Preis- und Einkommenspolitik aufrechterhalte.

A.41. Da die föderale Zuständigkeit im Bereich der Preis- und Einkommenspolitik eine Ausnahme von der Zuständigkeit der Regionen darstelle, sei sie im engeren Sinne aufzufassen.

A.42. Die Zuständigkeit der Regionen, die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel festzusetzen, hindere die Föderalbehörde nicht daran, eine Politik zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der belgischen Wirtschaft durchzuführen, was eben dem Wesen des Begriffs der Einkommenspolitik entspreche (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/6, S. 133). Der Sondergesetzgeber habe die Taxiunternehmen und die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer ausdrücklich dem Begriff der öffentlichen Verkehrsmittel zugeordnet.

A.43. Vor dem Inkrafttreten der angefochtenen Ordonnanz habe die Föderalbehörde nicht beschlossen, die Tarife der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer zu vereinheitlichen oder gar festzusetzen. Die Tarife der Taxidienste seien damals ihrerseits in Anwendung des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 auf lokaler Ebene festgesetzt worden. Es sei nicht erwiesen, daß es nunmehr für eine kohärente Preis- und Einkommenspolitik unentbehrlich sei, daß die Föderalbehörde in den Zuständigkeitsbereich der Regionen bezüglich der Transportpolitik eingreifen würde, indem sie diese Tarife festsetzen würde. In der Annahme, daß dieser Eingriff erwiesen sei - was nicht zutrefte -, so könnte dieser lediglich äußerst nebensächlich sein. Die These der klagenden Partei und des Ministerrats höhle jedoch die Regionalkompetenz aus.

*Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 907*

*Klageschrift*

*Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.44. Die Klägerin, die im Jahre 1982 gegründet worden sei, betreibe hauptsächlich einen Dienst für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, und zwar europaweit. Sie habe ihren Gesellschaftssitz in der Flämischen Region, weshalb sie keine Genehmigung bei der Region Brüssel-Hauptstadt, wo sie zahlreiche Dienstleistungen erbringe, beantragt habe. Artikel 16 Absatz 2 könne ihre Situation unmittelbar und in ungünstigem Sinne beeinflussen. Die Klage beschränke sich auf diese Bestimmung.

*Zur Hauptsache*

*Erster Klagegrund*

A.45. Im ersten Klagegrund wird eine Verletzung von Artikel 39 der Verfassung, Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 bezüglich der Brüsseler Institutionen und Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des

Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen geltend gemacht, mit der Begründung, daß die angefochtene Bestimmung nur den Diensten für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, die Inhaber einer von der Region Brüssel-Hauptstadt ausgestellten Genehmigung seien, die Möglichkeit biete, Dienstleistungen zu erbringen, deren Abfahrtspunkt sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befinde, wohingegen die im Klagegrund aufgeführten Bestimmungen, insbesondere Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen vorsehen würden, daß die Regionen in Wirtschaftsangelegenheiten ihre Zuständigkeiten unter Beachtung der Grundsätze des freien Personen-, Güter-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs und der Handels- und Gewerbefreiheit sowie unter Einhaltung des allgemeinen normativen Rahmens der Wirtschafts- und Währungsunion ausüben würden.

Die Tätigkeiten der klagenden Partei würden sie dazu veranlassen, aufeinanderfolgende Dienstleistungen zu erbringen, von denen manche notwendigerweise an einem in der Region Brüssel-Hauptstadt gelegenen Ort stattfänden. Die angefochtene Bestimmung, die diese Art von Tätigkeiten untersage, sei unvereinbar mit den im Klagegrund angeführten Bestimmungen.

### *Zweiter Klagegrund*

A.46. Im Klagegrund wird eine Verletzung von Artikel 39 der Verfassung, Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 bezüglich der Brüsseler Institutionen und Artikel 92*bis* § 2 c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen geltend gemacht, mit der Begründung, daß die angefochtene Bestimmung die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer regelt, welche sich auf das Gebiet von mehr als einer Region erstrecken würden, wohingegen die im Klagegrund angeführten Bestimmungen, insbesondere Artikel 92*bis* § 2 c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, hinsichtlich dieser Angelegenheit vorschreiben würden, daß vorher ein Zusammenarbeitsabkommen zwischen den Regionen abgeschlossen werde, und wohingegen ein solches Abkommen nicht abgeschlossen worden sei.

A.47. Die Notwendigkeit eines Zusammenarbeitsabkommens sei von der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrats in deren Gutachten vom 18. Januar 1995 hervorgehoben worden, und zwar insbesondere angesichts des Artikels 3 Absatz 2 des Vorentwurfs zur Ordonnanz bezüglich der Taxidienste (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, SS. 43-44).

Dieser Artikel sei aufgehoben worden, damit dieser Bemerkung Rechnung getragen werde (ebenda, S. 6).

Eine ähnliche Bestimmung sei jedoch in Artikel 16 Absatz 2 aufgenommen worden, der auf die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer Anwendung finde und zu keinerlei Bemerkung seitens des Staatsrats Anlaß gegeben habe. Es liege aber offensichtlich auf der Hand, daß Artikel 92*bis* § 2 c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zwar nur für die Taxidienste den Abschluß eines Zusammenarbeitsabkommens vorschreibe, daß es sich dabei jedoch vielmehr um eine Unterlassung handele als um eine offensichtliche Absicht des Sondergesetzgebers, die Zusammenarbeitsabkommen auf die Taxidienste, die sich auf mehr als eine Region erstrecken, zu beschränken.

A.48. Es komme öfters vor, daß in einer anderen Region als der Region Brüssel-Hauptstadt ansässige Betriebsinhaber in Brüssel Dienstleistungen erbringen würden, weil sie Fahrgäste dort hinführen bzw. dort abholen würden. Artikel 16 Absatz 2 verstoße gegen die Handlungsfreiheit dieser Unternehmen.

A.49. Wenn angenommen werden sollte, daß jeder Betriebsinhaber über eine Genehmigung der Region, in der er ansässig sei, und der Regionen, in denen er seine Tätigkeit ausüben möchte, verfügen müßte, so würde dies ohnehin keine Problemlösung darstellen, da die Voraussetzungen für die Erlangung dieser Genehmigungen unterschiedlich, ja manchmal sogar völlig unvereinbar seien. Der Abschluß eines Zusammenarbeitsabkommens sei also unerlässlich, auch wenn dieses Erfordernis nicht ausdrücklich im vorgenannten Artikel 92*bis* § 2 c) formuliert worden sei.

### *Schriftsatz der Wallonischen Regierung*

#### *Erster Klagegrund*

A.50. Den Argumenten, die in Beantwortung des ersten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887 vorgebracht wurden (A.18), fügt die Wallonische Regierung hinzu, daß die

betreffende Ordonnanz die klagende Partei nicht daran hindere, bei der Region Brüssel-Hauptstadt eine Genehmigung zu beantragen und also Dienstleistungen zu erbringen, deren Abfahrtspunkt in dieser Region gelegen sei.

A.51. Die verwaltungspolizeiliche Regel, die die angefochtene Bestimmung enthalte, führe notwendigerweise zu einer gewissen Einschränkung des freien Verkehrs der Luxuslimousinen auf dem Gebiet der Region, aber diese Einschränkung, deren Notwendigkeit auf die festgestellten Mißbräuche zurückzuführen sei, stehe in keinem Mißverhältnis zur normalen Ausübung einer Regionalkompetenz und beeinträchtige nicht die Ausübung derselben Zuständigkeit durch die übrigen Regionen.

#### *Zweiter Klagegrund*

A.52. Aufgrund der bloßen Feststellung, daß der Wortlaut von Artikel 92bis § 2 c) nicht bestimme, daß im Bereich der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer ein Zusammenarbeitsabkommen abzuschließen wäre, lasse sich schließen, daß der Klagegrund der rechtlichen Grundlage entbehre.

#### *Erwiderung der klagenden Partei*

A.53. Obwohl die klagende Partei ihre Klageschrift in niederländischer Sprache eingereicht habe, sei sie wegen der Klagenverbindung gehalten, ihren Erwiderungsschriftsatz in französischer Sprache einzureichen, und zwar gemäß Artikel 63 § 3 Absatz 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof.

#### *Hinsichtlich des Gegenstands der Ordonnanz*

A.54. Die neue Gesetzgebung könne der klagenden Partei nur insofern einen Schaden zufügen, als sie auf die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer anwendbar sei.

A.55. Die klagende Partei habe nicht innerhalb der dreimonatigen Frist eine Betriebsgenehmigung beantragt, weil es für ein und denselben Betriebsinhaber unmöglich sei, sämtliche Bedingungen für die Erlangung der eventuellen Genehmigungen im Hinblick auf die Ausübung seiner Tätigkeit in den drei Regionen gleichzeitig zu erfüllen. Die Region Brüssel-Hauptstadt habe übrigens niemals eine Genehmigung ausgestellt, die ein Jahr gültig sei, wie es Artikel 41 Absatz 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 vorsehe. Da solche Genehmigungen nur bis zum 1. September 1996 Gültigkeit haben könnten, lasse sich aufgrund keiner einzigen Tatsache feststellen, welche Bedingungen in Zukunft vorgeschrieben werden sollen. Es sei schließlich unstatthaft, daß die Genehmigungsregelung nur jenen Betriebsinhabern, die eine von der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt ausgestellte Genehmigung besitzen würden, die Möglichkeit biete, Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer zu leisten, deren Abfahrtspunkt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt gelegen sei, wie es Artikel 16 Absatz 2 der angefochtenen Ordonnanz in verfassungswidriger Weise tue.

#### *Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.56. Die neue Regelung sei weniger günstig als die bisherige, indem sie eine vorherige Genehmigung vorschreibe, wohingegen es bisher nur eine nachträgliche Kontrolle gegeben habe. Jeder Genehmigungsantrag könne abgelehnt werden, wobei eine abschlägige Entscheidung den Betroffenen einen Nachteil zufüge. Zur Begründung des Interesses der klagenden Partei an der Klageerhebung genüge schließlich der Hinweis auf den bloßen Umstand, daß die acht in Artikel 17 der Ordonnanz aufgeführten Grundsätze beachtet werden müßten.

#### *Zur Hauptsache*

##### *Erster Klagegrund*

A.57. Was die klagende Partei beanstande, sei der Umstand, daß eine Genehmigungsregelung, die von den Betriebsinhabern verlange, daß sie, um ihre Tätigkeit landesweit auszuüben, in jeder Region unterschiedliche, ja sogar unvereinbare Bedingungen erfüllen würden, nicht im Einklang sei mit dem Grundsatz der Wirtschafts- und Währungsunion, der den freien Personen-, Güter-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleiste. Dies sei um

so mehr der Fall, da diese Bedingungen von der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt festgelegt werden sollten (Artikel 17 § 1 Absatz 1) und sich als unvereinbar mit denjenigen erweisen könnten, deren Beachtung von dem Gesetzgeber oder der Regierung der Flämischen bzw. Wallonischen Region auferlegt werden könnten. Was angefochten werde, sei nicht die Genehmigung als solche, sondern deren Zusammenhang mit dem territorialen Kriterium, d.h. mit dem Ort, wo der Fahrgast einsteige.

A.58. Das einzig relevante territoriale Kriterium sei dasjenige des Betriebssitzes, wobei es aufgrund des Prinzips der Wirtschaftsunion möglich sein solle, jede Tätigkeit, die von einem Betriebsinhaber in gesetzmäßiger Weise angesichts der in der Region seines Betriebssitzes anwendbaren Gesetzgebung ausgeübt werde, landesweit auszuüben.

#### *Zweiter Klagegrund*

A.59. Infolge des Artikels 2 § 10 des Sondergesetzes vom 16. Juli 1993 sei Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 abgeändert und die bisher auf die Taxidienste beschränkte Regionalkompetenz im Anschluß an einen Änderungsantrag auf die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer erweitert worden (*Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558-5, SS. 146-147). Es liege auf der Hand, daß 1993 die gleiche Erweiterung im Wortlaut von Artikel 92bis § 2 c) desselben Gesetzes hätte durchgeführt werden sollen.

A.60. Als die Angelegenheit des Transports im Jahre 1988 auf die Regionen übertragen worden sei, habe man es für sinnvoll gehalten, diese Regionalisierung mit einer verpflichtenden Zusammenarbeit zwischen den Regionen einhergehen zu lassen (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 30). In der Rechtslehre sei betont worden, daß die Zusammenarbeit vorrangig in jenen Bereichen stattfinden solle, wo die Gemeinschaften und Regionen über parallele Zuständigkeiten verfügen würden (S. Depré, « La coopération », in F. Delperée, « La Belgique fédérale », Bruylant, Brüssel, 1994, S. 102). Diese Zusammenarbeit sei der Preis für eine Zuständigkeitsverbreiterung der Regionen (T. de Wilde d'Estmael, zitiert von M. Uyttendaele und Ph. Coenraets, « Les accords de coopération », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 1991, Nr. 1325, S. 6). Der Umstand, daß nicht präzisiert worden sei, daß hinsichtlich der Vorschriften bezüglich der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, die nunmehr in die Kompetenz der Regionen fallen würden, ein Zusammenarbeitsabkommen abzuschließen sei, sei also auf eine Unvollkommenheit in der Gesetzgebung zurückzuführen.

#### *Rechtssache mit Geschäftsverzeichnisnummer 908*

##### *Klageschrift*

##### *Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.61. Die klagende Vereinigung bezwecke das Studium, den Schutz, die Verteidigung, die Sicherheit, die Vertretung und die Entwicklung der beruflichen Interessen der Taxifahrer, Betriebsinhaber und Fahrgäste. Ihre Generalversammlung habe beschlossen, die Nichtigkeitsklageschrift einzureichen.

Der zweite Kläger schließe sich als Taxifahrer der klagenden Vereinigung an.

##### *Zur Hauptsache*

##### *Einziges Klagegrund*

A.62. Bis zum 30. Juni 1995 sei der Taxibetrieb jenen Regeln unterworfen gewesen, die das Gesetz vom 27. Dezember 1994 bezüglich der Taxidienste sowie mehrere königliche und ministerielle Erlasse vorgesehen hätten. Diese Reglementierung bleibe in alle Regionen anwendbar, außer in der Region Brüssel-Hauptstadt, wo die Betriebsbedingungen der Taxidienste viel strenger seien, was eine Diskriminierung zwischen den Taxifahrern der Region Brüssel-Hauptstadt und denjenigen, die in Wallonien oder in Flandern tätig seien, ins Leben rufe. Die angefochtene Ordonnanz verstoße demzufolge gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

A.63. Die Strenge bzw. die diskriminierende Beschaffenheit der angefochtenen Ordonnanz sei offenkundig

hinsichtlich der Verlängerungen der Betriebsgenehmigungen (Artikel 4 bis 7), der Betriebsbedingungen (Artikel 8 bis 14), der Durchführungsmaßnahmen der Ordonnanz (etwa die Verpflichtung, auf dem Fahrzeug ein aufwendiges einheitliches Dachlicht anzubringen), der unübertragbaren und unteilbaren Beschaffenheit der Genehmigung (Artikel 10), der Genehmigungsdauer (Artikel 7 § 1) und der Beschränkung auf eine Genehmigung pro Betriebsinhaber (Artikel 4 § 1 Absatz 3).

A.64. Aufgrund der Interdependenz der Artikel der angefochtenen Ordonnanz beantragen die klagenden Parteien die Nichtigkeitserklärung der Artikel 1 bis 14 und 38 bis 45 in deren Gesamtheit.

*Schriftsatz der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt*

*Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.65. Die angefochtenen Bestimmungen bezögen sich auf die Betriebsinhaber und Betriebe der Taxidienste und Luxuslimousinendienste, nicht aber auf die Taxifahrer bzw. Fahrer von Luxuslimousinen, im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien behaupten würden. Der Klagegrund erscheine demzufolge unzulässig.

*Zur Hauptsache*

A.66. Das Vorliegen einer unterschiedlichen Behandlung in Angelegenheiten, in denen die Gemeinschaften und die Regionen über eigene Zuständigkeiten verfügen würden, sei die mögliche Folge einer unterschiedlichen Politik, die aufgrund der Autonomie, die ihnen durch die Verfassung oder kraft derselben gewährt werde, geführt werden könne; diese Autonomie wäre übrigens bedeutungslos, wenn davon ausgegangen würde, daß ein Behandlungsunterschied zwischen Adressaten von Rechtsvorschriften, die in ein und derselben Angelegenheit in den jeweiligen Regionen gelten würden, als solcher eine Diskriminierung bzw. eine Mißachtung der Gleichheit der Belgier vor dem Gesetz beinhalten würde (siehe in diesem Sinne das Urteil des Hofes Nr. 35/95 sowie das Urteil des Staatsrats Nr. 43.880 vom 27. August 1993).

A.67. Der Grundsatz der Autonomie der Regionen und die einschlägige Zuständigkeit, die den Regionen durch Artikel 6 § 1 X 8 des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen eingeräumt worden sei, würden ausgehöhlt werden, wenn der Klagegrund für unbegründet befunden würde.

A.68. Der Klagegrund entbehre der rechtlichen Grundlage (siehe die Urteile Nrn. 25/91, 33/91, 74/92, 78/92 und 14/93).

*Erwiderung der klagenden Parteien*

*Hinsichtlich der Zulässigkeit*

A.69. Die Sachlage eines jeden Taxifahrers, der seine berufliche Tätigkeit von der Region Brüssel-Hauptstadt aus ausübe, werde unmittelbar und in ungünstigem Sinne durch die angefochtene Ordonnanz beeinflusst. Die zweite klagende Partei weise demzufolge ein Interesse an ihrer Klageerhebung auf.

*Zur Hauptsache*

A.70. Die angefochtenen Bestimmungen seien nur auf jene Taxiunternehmer anwendbar, die auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt ansässig seien, nicht aber auf diejenigen, die die Möglichkeit hätten, ihre Tätigkeit auf diesem Gebiet auszuüben. Die Diskriminierung zwischen diesen beiden Kategorien von Personen liege klar auf der Hand.

A.71. Die Ungleichheit ergebe sich außerdem aus der Nichtbeachtung von Artikel 92bis § 2 c), der den Abschluß eines Zusammenarbeitsabkommens vorschreibe, was übrigens vom Staatsrat hervorgehoben worden sei. Um dieses Hindernis zu umgehen, habe die Region ihren Entwurf - insbesondere dessen Artikel 3 - abgeändert. Der Staatsrat habe jedoch betont, daß die Regierung prüfen solle, ob sie dadurch, daß sie die Tragweite ihres Entwurfs auf die in der Region Brüssel-Hauptstadt ansässigen Taxidienste beschränke, keine Regelung ins Leben rufe, die strenger sei als diejenige der anderen Regionen, und ob der Entwurf insofern noch der ins Auge gefaßten wirtschaftlichen Zielsetzung entspreche. Es liege also eine Verletzung der Artikel 10 und 11 der Verfassung vor.

- B -

*Hinsichtlich der Zulässigkeit der Klagen*

B.1. Die klagenden Parteien in den Klagen mit Geschäftsverzeichnisnummern 887 und 907 betreiben je einen Dienst für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer. Sie weisen ein Interesse an der Anfechtung der Bestimmungen der Ordonnanz, welche diese Tätigkeit regeln, auf.

Die klagenden Parteien in der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 908 weisen ein Interesse an der Nichtigerklärung von Kapitel II, das die Taxidienste regelt, auf. Diese Bestimmungen können sowohl die kollektiven Interessen der ersten klagenden Partei als auch die Situation der zweiten klagenden Partei in ungünstigem Sinne beeinflussen.

*Hinsichtlich des ersten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887 und des zweiten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 907*

B.2. Die klagenden Parteien behaupten, daß die angefochtene Ordonnanz, die die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer regelt, deren Dienste sich auf mehr als eine Region erstrecken würden, gegen die Artikel 2 und 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 bezüglich der Brüsseler Institutionen verstoße und hinsichtlich dieser Ordonnanz vorher ein Zusammenarbeitsabkommen zwischen den betroffenen Regionen in Anwendung von Artikel 92bis § 2 c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen hätte abgeschlossen werden sollen.

B.3. Das Sondergesetz vom 8. August 1988 hat in Artikel 6 § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen eine Rubrik «X» eingefügt, der zufolge die Regionen unter anderem für «die öffentlichen städtischen und ortsverbindenden Verkehrsbetriebe, einschließlich der regelmäßig verkehrenden besonderen Beförderungsmittel und der Taxiunternehmen» (Artikel 6 § 1 X 8°) zuständig sind.

B.4. Dasselbe Sondergesetz vom 8. August 1988 hat in das Sondergesetz vom 8. August 1980 einen Artikel 92bis eingefügt, dessen Paragraph 2 bestimmt, daß die Regionen «auf jeden Fall Zusammenarbeitsabkommen [abschließen] für die Regelung der Angelegenheiten, die sich beziehen

auf: [...] c) die öffentlichen städtischen und ortsverbindenden Verkehrsbetriebe und die Taxiunternehmen, deren Dienste sich auf mehr als eine Region erstrecken ».

B.5. Das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 hat dem vorgenannten Artikel 6 § 1 X 8° die Wortfolge « und der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer » hinzugefügt. Obwohl dasselbe Gesetz den vorgenannten Artikel *92bis* abgeändert hat, hat es die gleiche Wortfolge nicht dem Paragraphen 2 c), der sich auf die Zusammenarbeitsabkommen bezieht, hinzugefügt.

Diese Bestimmung verpflichtet die Regionen demzufolge nicht dazu, ein Zusammenarbeitsabkommen bezüglich der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, die sich auf mehr als eine Region erstrecken, abzuschließen.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ist festzuhalten, daß auch dann, wenn der Rechtsauffassung der Kläger, der zufolge das Nichtvorhandensein eines solchen Erfordernisses auf eine Unvollkommenheit des Sondergesetzes zurückzuführen sei, beigespflichtet werden sollte, es ohnehin nicht dem Hof obliegt, das Nichtvorhandensein einer einschlägigen Bestimmung im Gesetz auszulegen.

Soweit der Klagegrund von einer Verletzung von Artikel *92bis* § 2 c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 in der durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 abgeänderten Fassung ausgeht, entbehrt er der rechtlichen Grundlage.

Soweit der Klagegrund von einer Verletzung der Vorschriften, die die Zuständigkeit der Region Brüssel-Hauptstadt bestimmen, ausgeht, entspricht er dem ersten Klagegrund der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 907. Er wird zusammen mit diesem Klagegrund geprüft werden.

*Hinsichtlich des ersten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 907 und des vorbehaltenen Teils des ersten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887*

B.6. Die klagende Partei in der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 907 weist darauf hin, daß, obwohl sie außerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt ansässig sei, die angefochtene Bestimmung es ihr untersage, in dieser Region weiterhin Dienstleistungen zu erbringen, ohne die durch die angefochtene Ordonnanz vorgeschriebene Genehmigung erhalten zu haben. Sie vertritt die Meinung, daß gegen die Zuständigkeitsvorschriften und insbesondere gegen den freien Dienstleistungsverkehr, die Handels- und Gewerbefreiheit und den allgemeinen normativen Rahmen der Wirtschafts- und Währungsunion (Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980) verstoßen werde.

Die klagende Partei in der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887 macht eine Verletzung von Artikel 2 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 bezüglich der Brüsseler Institutionen, der das Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt festlegt, sowie eine Verletzung von Artikel 4 desselben Gesetzes, der der Region die gleiche Zuständigkeiten erteilt wie den übrigen zwei Regionen, vorbehaltlich der darin genannten Ausnahmen, geltend.

B.7.1. Die Region Brüssel-Hauptstadt ist dafür zuständig, die Tätigkeit der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer auf ihrem Gebiet zu regeln (Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 in der durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 abgeänderten Fassung und Artikel 2 und 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 bezüglich der Brüsseler Institutionen).

B.7.2. Artikel 16 der angefochtenen Ordonnanz bestimmt folgendes:

« 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. »

In den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung wurde sie folgendermaßen erläutert:

« Um zu verhindern, daß Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, die auf dem Gebiet einer anderen Region ansässig sind und sich also völlig jeder anwendbaren Gesetzgebung entziehen, den Interessen der Taxidienste einerseits und der in der Region Brüssel-Hauptstadt zuständigen Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer andererseits schaden könnten, wird vorgesehen, daß nur die Betriebsinhaber, die eine durch die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt ausgestellte Genehmigung besitzen, berechtigt sind, Fahrten durchzuführen, deren Abfahrtspunkt sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befindet.

Dieses Kriterium erteilt der Region gleichzeitig die Zuständigkeit, in dieser Angelegenheit gesetzgeberisch aufzutreten und das beabsichtigte Ergebnis im Zusammenhang mit den ins Auge gefaßten Bestimmungen zu erzielen. » (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, S. 20)

B.7.3. Aus dem Wortlaut des vorgenannten Artikels 16 sowie aus dessen Vorarbeiten geht hervor, daß nur eine Genehmigung für Dienstleistungen, deren Abfahrtspunkt für den Benutzer sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befindet, erforderlich ist.

Diese Bestimmung verhindert nicht, daß Fahrten im Rahmen einer Dienstleistung mit Fahrer mit einem Abfahrtspunkt außerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt auf dem Gebiet dieser Region fortgesetzt werden können, ohne daß dazu eine Genehmigung erforderlich ist. Sie beinhaltet demzufolge keine unverhältnismäßige Antastung der Freiheit des Dienstleistungsverkehrs.

Übrigens stellt das verwendete Kriterium - Abfahrtspunkt der Dienstleistung - einen relevanten Anknüpfungspunkt dar, der es ermöglicht, die zu regelnde Angelegenheit ausschließlich innerhalb des

örtlichen Zuständigkeitsbereichs der Region Brüssel-Hauptstadt zu lokalisieren.

B.7.4. Daraus ergibt sich, daß die fraglichen Bestimmungen nicht gegen die in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 enthaltenen Vorschriften verstoßen, weshalb der Regionalgesetzgeber die durch die Artikel 2 und 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 ihm zugewiesenen Zuständigkeiten nicht verletzt hat.

B.8. Der Klagegrund ist unbegründet.

*Hinsichtlich des zweiten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887*

B.9. Die klagende Partei behauptet, daß Artikel 17 der angefochtenen Ordonnanz einen diskriminierenden Verstoß gegen die wirtschaftlichen Freiheiten, die durch die im Klagegrund genannten Bestimmungen gewährleistet werden, darstelle, und zwar einerseits deshalb, weil er die Fahrgäste dazu verpflichte, sich selbst zum Sitz der klagenden Partei zu begeben, um dort den Transportvertrag abzuschließen, ehe sie in das Fahrzeug einsteigen würden, und er es den Angestellten der klagenden Partei verbiete, den Fahrpreis vor Ort zu kassieren (§ 1 4°), und andererseits deshalb, weil er verbiete, daß ihre Fahrzeuge auf der öffentlichen Straße parken würden, ehe sie vorher am Sitz des Unternehmens Gegenstand einer Vermietung geworden seien (§ 1 5°), und er ebenfalls verbiete, daß die Fahrzeuge mit einem Funkgerät ausgestattet seien, mit dem die Fahrer davon in Kenntnis gesetzt werden könnten, daß ein Fahrgast auf sie warte (§ 1 9°).

B.10. Aus den Vorarbeiten zur angefochtenen Ordonnanz geht hervor, daß der Regionalgesetzgeber sich von den Schlußfolgerungen einer Studie bezüglich der Rentabilität der Taxidienste hat leiten lassen, der zufolge das Ungleichgewicht dieses Sektors « so beschaffen ist, daß die meisten Betriebsinhaber nicht mehr in der Lage sein werden, ihren Fahrern das gesetzliche Mindesteinkommen zu gewährleisten, wodurch - mehr noch als bisher - auf regelwidrige Praktiken zurückgegriffen werden wird, was für den Sektor eine derart schwere Krise herbeiführen würde, daß diese gemeinnützige Dienstleistung nicht mehr sichergestellt werden könnte ». Zu den vier schädlichen Quellen, die « die Qualität und sogar das Überleben dieses Dienstes für die Öffentlichkeit » bedrohen, gehört der Studie zufolge unter anderen « die Konkurrenz der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, die über ihren eigentlichen Tätigkeitsbereich

hinausgehen » (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, SS. 2 und 3). Da diese Dienste keiner besonderen Reglementierung unterliegen, « stellen sie in gewissen Fällen bald eine neue Quelle des unlauteren Wettbewerbs für die Taxiunternehmen dar, die zahllosen gesetzlichen Verpflichtungen und Reglementierungen aufgrund des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 und seiner Durchführungserlasse unterliegen » (ebenda, S. 6). Die Dringlichkeit der im Entwurfsstadium befindlichen Ordonnanz wurde begründet durch « die Verschlimmerung der Situation in diesem Sektor » und insbesondere durch « den Kampf zwischen den Taxiunternehmen und den sogenannten Luxuslimousinenunternehmen » (*Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/2, S. 3).

B.11. Das Gesetz vom 27. Dezember 1994 bezüglich der Taxidienste und seine Durchführungserlasse erlegen den Taxidiensten Verpflichtungen auf, die nicht für die Betriebsinhaber der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer gelten. Da die Taxidienste als eine Dienstleistung mit gemeinnützigem Charakter zu betrachten sind, ist der Regionalgesetzgeber berechtigt, Maßnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, daß die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer die Tätigkeit der Taxidienste beeinträchtigen. Die Unterscheidung, die aus den fraglichen Maßnahmen hervorgeht, beruht auf einem objektiven Kriterium, das in einem angemessenen Verhältnis zur verfolgten Zielsetzung steht, welche darin besteht, das Überleben und die Rentabilität der Taxidienste zu gewährleisten.

B.12. Der Hof hat allerdings zu prüfen, ob die angefochtenen Maßnahmen - entweder einzeln oder zusammen - in keinem Mißverhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.13. Artikel 17 der angefochtenen Ordonnanz bestimmt folgendes:

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

[...]

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.

[...]

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. »

B.14. Aufgrund solcher Erfordernisse können die beiden durch die angefochtene Ordonnanz geregelten Tätigkeiten voneinander unterschieden werden und kann verboten werden, daß die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer in den Tätigkeitsbereich der Taxidienste eingreifen.

Laut Artikel 2 der Ordonnanz besteht ein Merkmal der Taxis insbesondere darin, daß sie «der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, und zwar entweder an einem bestimmten Standort auf der öffentlichen Straße, oder an jedem anderen Ort, der nicht für den Verkehr freigegeben ist». Artikel 3 bestimmt, daß die Genehmigung für den Betrieb eines Taxidienstes «die Erlaubnis umfaßt, an jedem auf der öffentlichen Straße gelegenen Standort zu parken, der für Taxis vorbehalten ist, und zwar unter den von der Regierung festgelegten Bedingungen».

Indem der Regionalgesetzgeber verbietet, daß die Mietfahrzeuge auf der öffentlichen Straße parken, wenn sie nicht den Gegenstand einer Vermietung gebildet haben, indem er vorschreibt, daß der Vertrag bezüglich der durchgeführten Beförderung schriftlich festgelegt wird, und indem er die Bezahlung für die Dienstleistung erst nach Erhalt der Rechnung erlaubt, hat er Maßnahmen ergriffen, die geeignet sind, die Beachtung des diesen Fahrzeugen auferlegten Verbots, Taxidienstleistungen zu erbringen, zu gewährleisten und zu kontrollieren.

B.15. Artikel 17 § 1 5° hat nicht die Tragweite, die die klagende Partei ihm einräumt.

Zwar scheint eine wörtliche und getrennte Lesart von Artikel 17 § 1 5° das Verbot zu beinhalten, Fahrgäste abzuholen, die sich nicht selbst zum Sitz des Unternehmens begeben hätten, aber in Verbindung mit Ziffer 4° geht aus dieser Bestimmung hervor, daß die Vermietung «am Sitz des Unternehmens» auch anders als schriftlich erfolgen kann, da ausdrücklich vorgesehen ist, daß der schriftliche Vertrag an Bord des Fahrzeugs unterschrieben werden kann. Insofern, als vorher eine Vereinbarung mit dem Unternehmen getroffen worden ist, und sei es fernmündlich oder per Telefax, untersagt die fragliche Bestimmung keineswegs die Abholung des Fahrgasts.

In dieser Auslegung, der sich auch die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt anschließt, erlegt Artikel 17 § 1 5° den Tätigkeiten der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer zwar beträchtliche Beschränkungen auf, aber diese Beschränkungen stehen in Übereinstimmung mit dem verfolgten Zweck und sind diesem Zweck nicht unangemessen.

B.16. Das in Ziffer 9° von Artikel 17 enthaltene Verbot betrifft seinerseits nur den Fall, in dem das Fahrzeug selbst mit einem Sender oder Empfänger für Funkverbindungen im Sinne von Artikel 1 4° des Gesetzes vom 30. Juli 1979 über den Funkverkehr ausgestattet ist, d.h. «jeder Generator oder Empfänger elektromagnetischer Schwingungen zum Senden bzw. Empfangen von

Funkverbindungen, mit Ausnahme jener Geräte, die ausschließlich für den Empfang von Rundfunk- und Fernsehsendungen bestimmt sind ».

Indem der Regionalgesetzgeber verbietet, daß die Fahrzeuge für die Vermietung mit Fahrer mit einem solchen Gerät ausgestattet sind, hat er eine Maßnahme ergriffen, die im Verhältnis zu der von ihm verfolgten Zielsetzung steht und dieser Zielsetzung nicht unangemessen ist.

Ein solches Verbot ist nämlich geeignet, die Kriterien der Unterscheidung zwischen den beiden reglementierten Tätigkeiten zu verstärken.

B.17. Aus der Untersuchung der angefochtenen Bestimmungen sowie der Tragweite, die jeder von diesen Bestimmungen beizumessen ist, geht hervor, daß sie weder einzeln noch in Verbindung miteinander die im Klagegrund genannten Freiheiten in unverhältnismäßiger Weise beeinträchtigen würden.

Der Klagegrund ist unbegründet.

*Hinsichtlich des dritten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887*

B.18. Aus der unter B.10 bis B.16 vermittelten Begründung geht hervor, daß die Einschränkungen des freien Personenverkehrs, die durch Artikel 17 § 1 4°, 5° und 9° der angefochtenen Ordonnanz auferlegt werden, nicht diskriminierend sind.

*Hinsichtlich des vierten Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 887*

B.19. Artikel 29 Absatz 3 der angefochtenen Ordonnanz bestimmt folgendes:

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

Die klagende Partei vertritt die Ansicht, daß die Region Brüssel-Hauptstadt dadurch, daß sie die Regierung dazu ermächtigt, diese Tarife festzulegen, die Zuständigkeiten mißachtet habe, die Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 3° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen der Föderalbehörde vorbehalte. Dieser Artikel, der von den Zuständigkeiten handle, die den Regionen im Bereich der Wirtschaft zugewiesen worden seien, bestimme, daß die Föderalbehörde als einzige für die « Preis- und Einkommenspolitik » zuständig sei.

B.20. Kraft Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 sind die Regionen zuständig für die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer. Diese Zuständigkeit umfaßt im vorliegenden Fall die Kompetenz, die auf die besagten Dienste anwendbaren Tarife festzusetzen.

B.21. Eine solche Zuständigkeit soll nicht diejenige konterkarieren, die der Föderalbehörde im Bereich der Preispolitik zugewiesen worden ist, und zwar durch Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 3° des vorgenannten Sondergesetzes. Dieser Zuständigkeitsvorbehalt kann gleichwohl nicht so weitreichend sein, daß den Regionen die Zuständigkeit versagt wird, die Tarife der Dienste, die zu den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten gehören, festzusetzen. Vielmehr handelt es sich darum, daß die Regionalbehörde bei der Festsetzung der Tarife die von der Föderalbehörde geführte allgemeine Preispolitik zu berücksichtigen hat.

B.22. Im vorliegenden Fall ermächtigt die Ordonnanz die Regionalregierung dazu, lediglich Mindestpreise festzusetzen, die auf die Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer Anwendung finden, damit die Lebensfähigkeit der Taxidienste gewährleistet wird.

Weder die klagenden Parteien noch der Ministerrat als intervenierende Partei geben an - und der Hof ersieht nicht -, in welcher Hinsicht diese Ermächtigung die der Föderalbehörde vorbehaltene Zuständigkeit im Bereich der Preispolitik mißachten würde.

B.23. Indem der Regionalgesetzgeber die Regierung dazu ermächtigt, Mindestpreise festzusetzen, hat er nicht in die föderalen Zuständigkeiten eingegriffen und kann nicht davon ausgegangen werden, daß er die Regierung dazu ermächtigt hätte, dies zu tun.

Der von einer Verletzung von Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 3° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 ausgehende Klagegrund ist unbegründet.

*Hinsichtlich des einzigen Klagegrunds der Klage mit Geschäftsverzeichnisnummer 908*

B.24. Die klagenden Parteien machen geltend, daß die angefochtene Ordonnanz eine Diskriminierung unter den Taxifahrern herbeiführe, je nach der Region, wo sie ihre Tätigkeit ausüben würden.

B.25. Eine unterschiedliche Behandlung in Angelegenheiten, in denen die Gemeinschaften und die Regionen über eigene Zuständigkeiten verfügen, ist die mögliche Folge einer unterschiedlichen Politik, die aufgrund der Autonomie, die ihnen durch die Verfassung oder kraft derselben gewährt wird, geführt werden kann. Es kann nicht davon ausgegangen werden, daß ein solcher Unterschied an sich im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung steht. Die besagte Autonomie wäre bedeutungslos, wenn davon ausgegangen würde, daß ein Behandlungsunterschied zwischen Adressaten von Rechtsvorschriften, die in ein und derselben Angelegenheit in den jeweiligen Gemeinschaften und Regionen gelten, als solcher im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung steht.

Der Klagegrund ist unbegründet.



Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klagen zurück.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 15. Oktober 1996.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

L. Potoms

M. Melchior