

Geschäftsverzeichnisnr. 5162
Entscheid Nr. 40/2012 vom 8. März 2012

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfragen in Bezug auf Artikel 3 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, gestellt vom Gericht erster Instanz Brüssel.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten R. Henneuse und M. Bossuyt, und den Richtern L. Lavrysen, A. Alen, E. Derycke, J. Spreutels und P. Nihoul, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten R. Henneuse,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfragen und Verfahren*

In seinem Urteil vom 25. Mai 2011 in Sachen der « Taxis Fabbrimone » PGmbH und anderer gegen die Region Brüssel-Hauptstadt, in Anwesenheit der « Blue Cabs » AG, dessen Ausfertigung am 22. Juni 2011 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das Gericht erster Instanz Brüssel folgende Vorabentscheidungsfragen gestellt:

1. « Verstößt Artikel 3 der Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, dahingehend ausgelegt, dass die Taxis von Betreibern, die über eine kraft der flämischen oder wallonischen Regelung erteilte Zulassung verfügen, keine Fahrten mit Abfahrtspunkt und Ankunftspunkt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt durchführen dürfen, wenn das Fahrzeug sich bereits dort befindet, gegen Artikel 92*bis* § 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, dem zufolge ein Zusammenarbeitsabkommen zur Regelung von Angelegenheiten mit Bezug auf Taxidienste, die sich über Gebiet von mehr als einer Region erstrecken, zu schließen ist? »;

2. « Verstößt Artikel 3 der Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, dahingehend ausgelegt, dass er die Taxis von Betreibern, die in der Flämischen Region oder in der Wallonischen Region ordnungsgemäß zugelassen sind, daran hindert, Fahrten mit Abfahrtspunkt und Ankunftspunkt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt durchzuführen, wenn das Fahrzeug sich bereits dort befindet, gegen Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, der die Regionen dazu verpflichtet, ihre Befugnisse in Wirtschaftsangelegenheiten sowohl unter Einhaltung der Grundsätze des freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs und der Handels- und Gewerbefreiheit als auch unter Einhaltung des allgemeinen Rechtsrahmens der Wirtschafts- und Währungsunion, wie er durch oder aufgrund des Gesetzes festgelegt worden ist, auszuüben? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1.1. Artikel 3 der Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer bestimmt:

« Niemand darf ohne Zulassung der Regierung einen Taxidienst mit einem oder mehreren Fahrzeugen von einer öffentlichen Straße oder gleich welchem anderen, dem öffentlichen Verkehr nicht zugänglichen Ort aus, der sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befindet, betreiben.

Die Betriebszulassung beinhaltet diejenige, an gleich welcher Haltestelle, die Taxis vorbehalten ist und sich auf öffentlicher Straße befindet, zu halten unter den durch die Regierung festgelegten Bedingungen ».

B.1.2. Aus der Begründung des Verweisungsurteils geht hervor, dass Absatz 2 dieser Bestimmung nicht in Frage gestellt wird.

B.2.1. Die Wallonische Regierung stellt die Zuständigkeit des Gerichtshofes in Abrede und macht geltend, dass er nicht befugt sei, Bestimmungen mit Verordnungscharakter zu prüfen. Das in den Vorabentscheidungsfragen angeführte Verbot ergebe sich aber nicht aus der fraglichen Bestimmung, sondern aus Verordnungsbestimmungen, die durch die Wallonische Regierung und durch die Flämische Regierung angenommen worden seien und die es den Taxifahrern, die einem Taxibetreiber unterstünden, der eine Zulassung zum Betreiben eines Taxidienstes auf dem Gebiet der Wallonischen Region oder demjenigen der Flämischen Region besitze, vorschrieben, « leer » auf deren Gebiet zurückzukehren, nachdem sie eine Fahrt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt durchgeführt hätten.

In ihrem Erwidierungsschriftsatz stellt sie außerdem die Zulässigkeit der Vorabentscheidungsfragen in Abrede, indem sie anführt, dass sie der fraglichen Bestimmung eine Auslegung verliehen, die auf ihrer Abfassung im Dekretsentwurf beruhe und eindeutig falsch sei, da der Entwurf anschließend abgeändert worden sei.

B.2.2. Die Einwände der Wallonischen Regierung betreffen beide die Auslegung der Gesetzesbestimmung, die dem Gerichtshof zur Kontrolle unterbreitet wird, durch den vorliegenden Richter.

Es obliegt den Parteien nicht, eine solche Auslegung anzufechten, und der Gerichtshof ist in der Regel verpflichtet, sie zu berücksichtigen.

Die Einreden sind unbegründet.

B.2.3. In ihrem Erwidierungsschriftsatz stellt die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt die Zulässigkeit des Schriftsatzes der vor dem vorlegenden Richter klagenden Parteien in Abrede, insofern er durch zwei von ihnen eingereicht worden sei, deren Intervention durch den vorlegenden Richter abgewiesen worden sei.

B.2.4. Artikel 87 § 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof bestimmt:

« Wenn der Verfassungsgerichtshof Vorabentscheidungen zu den in Artikel 26 erwähnten Fragen trifft, kann jede Person, die ein Interesse in der Rechtssache vor dem Rechtsprechungsorgan, das die Verweisung anordnet, nachweist, binnen einer Frist von dreißig Tagen nach der in Artikel 74 vorgeschriebenen Veröffentlichung einen Schriftsatz an den Verfassungsgerichtshof richten. Sie wird dadurch als Partei des Rechtsstreits angesehen ».

Der Umstand, dass die Intervention der Betroffenen vor dem vorlegenden Richter nicht zugelassen wurde, kann es ihnen nicht verbieten, einen Schriftsatz bei dem Gerichtshof einzureichen, denn diese Möglichkeit unterliegt nur der Bedingung, dass sie ein Interesse besitzen. Im vorliegenden Fall kann ihr Interesse daraus abgeleitet werden, dass ihre Situation mit derjenigen der vor dem vorlegenden Richter klagenden Parteien analog ist.

In Bezug auf die erste Vorabentscheidungsfrage

B.3.1. Der vorlegende Richter fragt den Gerichtshof, ob die betreffende Bestimmung gegen Artikel 92bis § 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen verstoße, ausgelegt in dem Sinne, dass sie es den Taxibetreibern, die über eine aufgrund der Regelungen der Flämischen oder der Wallonischen Region erteilte Zulassung verfügten, nicht erlaube, Fahrten durchzuführen, deren Abfahrtspunkt und Ankunftszeitpunkt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt lägen, wenn das Fahrzeug sich bereits dort befinde, obwohl vorher kein Zusammenarbeitsabkommen zwischen den Regionen geschlossen worden sei.

B.3.2. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt führt an, die Vorabentscheidungsfrage müsse unter Berücksichtigung des Gegenstands der dem vorlegenden Richter unterbreiteten Streitsache umformuliert werden, um anzugeben, dass es nicht darum gehe, Fahrten auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt durchzuführen, sondern dort *de facto* einen Taxidienst zu

betreiben, ohne durch die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt die Zulassung dazu erhalten zu haben.

B.3.3. Es obliegt den Parteien nicht, die Vorabentscheidungsfragen, die der Richter an den Gerichtshof richtet, umzuformulieren. Im Übrigen geht einerseits aus dem Wortlaut der Frage hervor, dass der vorlegende Richter durch die Bezugnahme auf Artikel 92*bis* § 2 die «Taxidienste» meint, auf die sich diese Bestimmung bezieht, und andererseits aus der Begründung des Verweisungsurteils, dass die Streitsache sich auf das Fehlen einer durch die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt erteilten Betriebszulassung bezieht.

B.4. Das Sondergesetz vom 8. August 1988 hat in das Sondergesetz vom 8. August 1980 einen Artikel 92*bis* eingefügt, dessen Paragraph 2 bestimmt, dass die Regionen «auf jeden Fall Zusammenarbeitsabkommen [abschließen] zur Regelung von Angelegenheiten mit Bezug auf: [...] c) Dienste des öffentlichen Stadt- und Nahverkehrs und Taxidienste, die sich über [das] Gebiet von mehr als einer Region erstrecken».

B.5. Insofern das Fehlen einer Zusammenarbeit in einer Angelegenheit, für die der Sondergesetzgeber eine verpflichtende Zusammenarbeit vorsieht, nicht mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der für jede Befugnisausübung gilt, vereinbar ist, kann der Gerichtshof die Einhaltung der in Artikel 92*bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 festgelegten Verpflichtung zum Abschluss von Zusammenarbeitsabkommen prüfen.

B.6.1. Die durch Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe c) zur Pflicht erhobene Zusammenarbeit wurde in den Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1988 wie folgt gerechtfertigt:

«Der Entwurf schafft den gesetzlichen Rahmen, der es der Nationalbehörde, den Gemeinschaften und den Regionen erlaubt, zusammenzuarbeiten, einschließlich des etwaigen gemeinsamen Erhalts, der Gründung und der Verwaltung von Diensten und Einrichtungen.

Angesichts der Beschaffenheit der Angelegenheiten drängt sich eine Zusammenarbeit in jedem Fall auf in Bezug auf grenzüberschreitende Straßen, Wasserwege, Wälder, Stadt- und Nahverkehr und gemeinsame Normen auf» (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 30).

B.6.2. Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates hat in ihrem Gutachten zum Vorentwurf der Ordonnanz « zur Abänderung und Ergänzung des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 über die Taxidienste » Folgendes hervorgehoben:

« Insofern der Entwurf der Ordonnanz sich darauf beschränkt, dem bezahlten Transport von Personen per Taxi zu regeln, dies von einem Standort auf öffentlicher Straße oder von gleich welchem anderen Ort aus, der nicht für den öffentlichen Verkehr zugänglich ist, wobei diese Orte sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befinden, regelt der Text eindeutig nicht die ‘ Taxidienste, die sich über [das] Gebiet von mehr als einer Region erstrecken ’ » (Gutachten L.21.739/9 vom 23. Dezember 1992).

Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates hat jedoch präzisiert, dass Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen nur ein Zusammenarbeitsabkommen für die Regelung der Angelegenheiten, die sich auf Taxidienste beziehen, vorschreibt und nicht die Fahrten, die sich über das Gebiet von mehr als einer Region erstrecken. Diese Bestimmung verhindert, dass eine Regionalbehörde einseitig Bestimmungen festlegt mit dem spezifischen Ziel oder mit der spezifischen Folge, dass Angelegenheiten geregelt werden, die sich auf die Ausübung von Tätigkeiten als Taxidienste auf dem Gebiet einer Region, die von Orten aus betrieben werden, die außerhalb des Gebietes dieser Region liegen, beziehen (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, S. 44).

B.7.1. Aus dem Text von Artikel 3 der fraglichen Ordonnanz geht hervor, dass keine Zulassung erforderlich ist für den Betrieb von Taxidiensten, deren Abfahrtspunkt für den Benutzer sich auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt befindet.

Diese Bestimmung verhindert es jedoch nicht, dass die Fahrzeuge der Taxidienste, die über eine auf der Grundlage der flämischen Regelung oder der wallonischen Regelung erteilte Betriebszulassung verfügen, ihre Fahrten auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt fortsetzen oder darauf einfahren können, wenn dazu die Notwendigkeit besteht, ohne dass hierzu eine Zulassung dieser Region erforderlich ist (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, SS. 5 und 6). Es obliegt dem Richter zu prüfen, ob die Betreiber auf diese Weise die ihnen auferlegten Grenzen einhalten oder ob sie, indem sie davon abweichen, um einen Taxidienst auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu betreiben, gegen die Bestimmungen der fraglichen Ordonnanz verstoßen.

B.7.2. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass das durch die Autoren der Ordonnanz angewandte Kriterium, nämlich der Abfahrtspunkt des Taxidienstes, einen sachdienlichen Anknüpfungspunkt darstellt, wodurch die mit dieser Ordonnanz geregelte Angelegenheit dem territorialen Zuständigkeitsbereich der Region Brüssel-Hauptstadt zugeordnet werden kann.

B.7.3. Die erste Vorabentscheidungsfrage ist verneinend zu beantworten.

In Bezug auf die zweite Vorabentscheidungsfrage

B.8.1. Der vorlegende Richter fragt, ob die betreffende Bestimmung gegen die Grundsätze des freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs und der Handels- und Gewerbefreiheit sowie den Grundsatz der Wirtschafts- und Währungsunion verstoße. Er verweist somit auf Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, der aufgrund von Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen für die Region Brüssel-Hauptstadt gilt.

B.8.2. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt bittet darum, die Vorabentscheidungsfrage aus den in B.3.2 angeführten Gründen umzuformulieren. Aus den in B.3.3 angeführten Gründen ist diesem Antrag nicht stattzugeben.

B.8.3. Die Wallonische Regierung ist der Auffassung, der Gerichtshof sei nicht befugt, über die aus einem Verstoß gegen Regeln des europäischen Rechts abgeleiteten Beschwerdegründe zu befinden, die durch die vor dem vorlegenden Richter klagenden Parteien gegen andere Bestimmungen der fraglichen Ordonnanz vorgebracht würden als diejenige, die in der Vorabentscheidungsfrage erwähnt sei.

Es trifft zu, dass weder die Parteien, noch der Gerichtshof die Vorabentscheidungsfrage auf Bestimmungen erweitern dürfen, die nicht darin erwähnt sind. Sowohl die Beschwerdegründe der Parteien als auch die Urteilsbegründung können jedoch Anlass dazu geben, andere Bestimmungen als diejenigen, die in der Vorabentscheidungsfrage erwähnt sind, zu berücksichtigen, um deren Prüfung vorzunehmen.

B.8.4. Aus den in B.7.1 und B.7.2 angeführten Gründen verletzt die fragliche Bestimmung nicht die in B.8.1 angeführten Regeln. Dies gilt umso mehr, als im Gegensatz zu Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer die Taxidienste gemeinnützige Dienste sind, die in die Maßnahmen zur Regelung und Koordination des Transports zu integrieren sind.

B.9.1. In ihrem Schriftsatz beantragen die vor dem vorlegenden Richter klagenden Parteien, dass der Gerichtshof, falls er die Vorabentscheidungsfrage verneinend beantwortet, dem Gerichtshof der Europäischen Union eine Vorabentscheidungsfrage zur Auslegung der Artikel 49 und 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) stellt.

B.9.2. Artikel 267 des AEUV bestimmt:

« Der Gerichtshof der Europäischen Union entscheidet im Wege der Vorabentscheidung

a) über die Auslegung der Verträge,

b) über die Gültigkeit und die Auslegung der Handlungen der Organe, Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union.

Wird eine derartige Frage einem Gericht eines Mitgliedstaats gestellt und hält dieses Gericht eine Entscheidung darüber zum Erlass seines Urteils für erforderlich, so kann es diese Frage dem Gerichtshof zur Entscheidung vorlegen.

Wird eine derartige Frage in einem schwebenden Verfahren bei einem einzelstaatlichen Gericht gestellt, dessen Entscheidungen selbst nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, so ist dieses Gericht zur Anrufung des Gerichtshofs verpflichtet.

Wird eine derartige Frage in einem schwebenden Verfahren, das eine inhaftierte Person betrifft, bei einem einzelstaatlichen Gericht gestellt, so entscheidet der Gerichtshof innerhalb kürzester Zeit ».

B.9.3. Die in Absatz 3 dieser Bestimmung enthaltene Verpflichtung gilt - in den Fällen, in denen es sich nur um die Auslegung einer Norm der Europäischen Union handelt - nicht, wenn dieses einzelstaatliche Gericht « festgestellt [hat], dass die gestellte Frage nicht entscheidungserheblich ist, dass die betreffende gemeinschaftsrechtliche Bestimmung bereits Gegenstand einer Auslegung durch den Gerichtshof war oder dass die richtige Anwendung des Gemeinschaftsrechts derart offenkundig ist, dass für einen vernünftigen Zweifel keinerlei Raum bleibt » (EuGH, 6. Oktober 1982, C-283/81, *CILFIT*, Randnr. 21).

B.10.1. Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union geht hervor, dass Einschränkungen der durch Artikel 56 des AEUV gewährleisteten Dienstleistungsfreiheit infolge von Maßnahmen, die ohne Unterschied auf eigene Staatsangehörige und Staatsangehörige der Europäischen Union Anwendung finden, annehmbar sein können, wenn sie durch zwingende Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt sind, wenn sie geeignet sind, die Verwirklichung des darin vorgesehenen Ziels zu gewährleisten, und wenn sie nicht über das hinausgehen, was notwendig ist, um es zu erreichen. Außerdem ist es erforderlich, dass Einschränkungen auf der Grundlage solcher Begründungen und der Notwendigkeit, Störungen der Gesellschaftsordnung zu vermeiden, geeignet sind, die Verwirklichung der besagten Ziele zu gewährleisten (EuGH, 21. Oktober 1999, C-67/98, *Zenatti*; 24. März 1992, C-275/92, *Schindler*; 21. September 1999, C-124/97, *Läärä*; 11. September 2003, C 6/01, *Anomar*).

B.10.2. Die Bestimmungen des AEUV können jedoch diese Anforderungen mildern, da Artikel 58 die Verkehrsdienste von den Bestimmungen zur Gewährleistung der Dienstleistungsfreiheit ausschließt und die Artikel 92 und 93 des genannten Vertrags bestimmen:

« Artikel 92

Bis zum Erlass der in Artikel 91 Absatz 1 genannten Vorschriften darf ein Mitgliedstaat die verschiedenen, am 1. Januar 1958 oder, im Falle später beigetretener Staaten, zum Zeitpunkt ihres Beitritts auf diesem Gebiet geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmern nicht ungünstiger gestalten, es sei denn, dass der Rat einstimmig eine Maßnahme billigt, die eine Ausnahmeregelung gewährt.

Artikel 93

Mit den Verträgen vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen ».

B.10.3. Hinsichtlich der Niederlassungsfreiheit verbietet Artikel 49 des AEUV jegliche diskriminierende Einschränkung der freien Ausübung dieser Freiheit auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats wegen der Staatszugehörigkeit oder des Sitzes des Unternehmens, es sei denn, dass der andere Mitgliedstaat beweist, dass diese Einschränkung auf sachdienliche und verhältnismäßige Weise einem Ziel in Verbindung mit der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit dient (Artikel 52 des AEUV).

Derselbe Artikel verbietet ebenfalls jede ohne Unterschied anwendbare Regelung, die geeignet ist, die Ausübung der Niederlassungsfreiheit zu behindern oder weniger attraktiv zu machen, außer wenn diese Maßnahme auf relevante und verhältnismäßige Weise einem rechtmäßigen Ziel dient, das mit dem Vertrag vereinbar ist und durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt ist (EuGH, 31. März 1993, C-19/92, *Kraus*, Randnr. 32; EuGH, 30. November 1995, C-55/94, *Gebhard*, Randnr. 37; EuGH, 6. November 2003, vorerwähnt, Randnr. 65).

Um mit Artikel 49 des AEUV vereinbar zu sein, müssen die auf solche Gründe gestützten einschränkenden Maßnahmen jedoch geeignet sein, die Verwirklichung des mit ihnen angestrebten Ziels zu gewährleisten, und dürfen sie nicht über das hierfür Erforderliche hinausgehen (EuGH, 21. Oktober 1999, vorerwähnt, Randnr. 31; EuGH, 8. Juli 2010, C-447/08 und C-448/08, verbundene Rechtssachen *Otto Sjöberg* und *Anders Gerdin*, Randnr. 36).

Im Übrigen geht aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union hervor, dass diese Freiheit nicht auf der bloßen Grundlage der Staatsangehörigkeit eines Rechtsunterworfenen geltend gemacht werden kann, wenn dieser sich ausreichend lange im Aufnahmestaat aufhält (EuGH, 16. Dezember 2004, C-293/03, *Gregorio My*). Im vorliegenden Fall deutet nichts darauf hin, dass dies zutreffen würde.

B.11.1. Angesichts dieser verschiedenen Anforderungen konnte der Ordonnanzgeber davon ausgehen, dass Maßnahmen zur Bewältigung der Zunahme des Autoverkehrs, zur Organisation eines « zusätzlichen Transportmittels, das einen besonderen Platz zwischen dem öffentlichen Verkehr und der Nutzung von Privatwagen einnimmt, aber in den Rahmen des durch den Staat organisierten oder geregelten Verkehrs wegen des Gemeinwohls der Dienstleistung integriert ist », zur Gewährleistung des « Komforts und der Verfügbarkeit der Fahrzeuge, des Professionalismus der Fahrer [und] der Überwachung der Betreiber » sowie im Hinblick auf eine Lösung für das Parkproblem (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, SS. 1 und 2), mit den Zielen der Regelung und Koordination des Transports, so wie sie in B.10.1 und B.10.3 erwähnt wurden, vereinbar sein und durch zwingende Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt sein konnten. Indem der Ordonnanzgeber vorgesehen hat, dass die Regierung die Höchstzahl der Fahrzeuge festlegt, für die Betriebszulassungen entsprechend dem Bedarf erteilt werden können (Gegenstand der Kritik der vor dem vorliegenden Richter klagenden Parteien, wie aus dem Wortlaut der Vorabentscheidungsfrage hervorgeht, im Sinne

von B.9.1), hat er keine übertriebene Maßnahme ergriffen, da es sich um eine Ermächtigung handelt und folglich die Übereinstimmung der Ausführungsmaßnahme mit den durch die vor dem vorlegenden Richter klagenden Parteien angeführten Bestimmungen durch den zuständigen Richter geprüft werden muss.

B.11.2. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die fragliche Maßnahme angesichts der in B.10.1 und B.10.2 erwähnten Erfordernisse vernünftig gerechtfertigt ist und dass die Rechte, die die Betroffenen aus den Artikeln 49 und 56 des AEUV ableiten, nicht verletzt werden. Folglich braucht der Gerichtshof der Europäischen Union nicht befragt zu werden.

B.12. Die zweite Vorabentscheidungsfrage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Artikel 3 Absatz 1 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer verstößt weder gegen Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*), noch gegen Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, die kraft der Artikel 4 und 42 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen auf die Region Brüssel-Hauptstadt Anwendung finden.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 8. März 2012.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) R. Henneuse