

Geschäftsverzeichnisnr. 7286
Entscheid Nr. 164/2020 vom 17. Dezember 2020

## ENTSCHEID

---

*In Sachen:* Klage auf Nichtigerklärung des Dekrets der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr », erhoben von der « Taxis Autolux » AG und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten L. Lavrysen und F. Daoût, und den Richtern T. Merckx-Van Goey, T. Giet, R. Leysen, M. Pâques und T. Detienne, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschant, unter dem Vorsitz des Präsidenten L. Lavrysen,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

\*

\* \*

## I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 13. November 2019 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 14. November 2019 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung des Dekrets der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 14. Mai 2019): die « Taxis Autolux » KGaA, die « Deurnese Taximaatschappij » AG, die « Huur een Stuur » PGmbH, die « V-Tax » PGmbH, die « Taxi Julien » PGmbH, die « Rupel-Taxi » Gen.mubH, die « Louckx » PGmbH, die « Armon » PGmbH, die « Ducheel » PGmbH, die « DW & Partners » PGmbH, die « F.T.R. » PGmbH, die « Unitax Brabant » PGmbH, die « T. 29 » PGmbH, die « Legado » AG, die « Oostendse Taxionderneming » PGmbH, die « Hasseltse Taxi Maatschappij Groep » PGmbH, die « Dubble Ltd » PGmbH, die « J & F Express » AG, die « A.A.A. Taxis - Taxi Abby Albert Autolux Ceremoniebedrijf, B.T.M. Brugse Taxi Maatschappij, Taxi snel » PGmbH, die « Pro Kora » PGmbH, Dirk Van Noten, Daniel Vandecasteele, Philippe Spiece, Werner Verherbrugge, Thierry Willekens, Albert Frangot, Martine Elsocht, Gerrit Poels, Ana Paula Ferreira Pinto, Hayri Sezer, die VoG « Nationale Groepering van ondernemingen met taxi- en locatievoertuigen met chauffeur », der « Sociaal Fonds voor de Taxiondernemingen en de Diensten voor het Verhuur van Voertuigen met Chauffeur », die Gewerkschaft « ACV-Transport en Communicatie » und die Gewerkschaft « Belgische Transportbond (BTB) », unterstützt und vertreten durch RÄin F. Vlassembrouck und RA Y. Laghmiche, in Brüssel zugelassen.

Schriftsätze und Gegenerwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von:

- der Gesellschaft niederländischen Rechts « Uber », unterstützt und vertreten durch RA F. Judo, RA E. Kairis, RA T. Souverijns und RA N. Goethals, in Brüssel zugelassen,
- der Flämischen Regierung, unterstützt und vertreten durch RA J. Vanpraet und RA R. Veranneman, in Westflandern zugelassen.

Die klagenden Parteien haben einen Erwiderungsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnung vom 21. Oktober 2020 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter R. Leysen und T. Giet beschlossen, dass die Rechtssache verhandlungsreif ist, dass keine Sitzung abgehalten wird, außer wenn eine Partei innerhalb von sieben Tagen nach Erhalt der Notifizierung dieser Anordnung einen Antrag auf Anhörung eingereicht hat, und dass vorbehaltlich eines solchen Antrags die Verhandlung am 12. November 2020 geschlossen und die Rechtssache zur Beratung gestellt wird.

Da keine Sitzung beantragt wurde, wurde die Rechtssache am 12. November 2020 zur Beratung gestellt.

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

## II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

### *In Bezug auf die Zulässigkeit der Nichtigkeitsklage und ihren Umfang*

B.1.1. Das Dekret der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr » (nachstehend: Dekret vom 29. März 2019) regelt das Anbieten von Verkehrsdienstleistungen mit Fahrer gegen Zahlung.

B.1.2. Artikel 2 des angefochtenen Dekrets definiert die Kernbegriffe der Regelung und bestimmt:

« Dans le présent décret, on entend par :

[...]

4° transport particulier rémunéré : le transport de personnes pour lequel une rémunération est demandée, qui est supérieure aux frais de transport;

5° services de transport particulier rémunéré : les services de transport particulier rémunéré au moyen de véhicules à conducteur, qui remplissent toutes les conditions suivantes :

a) le véhicule est, en termes de construction et d'équipement, adapté au transport d'au maximum neuf personnes, y compris le conducteur, et est affecté à cette fin;

b) le véhicule est mis à la disposition du public, les catégories suivantes de mise à disposition pouvant être distinguées :

i) taxi de rue : le véhicule est mis à la disposition du public sur la voie publique, telle que visée à l'article 1er de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou à tout autre emplacement non ouvert à la circulation publique dont l'exploitant dispose;

ii) taxi de station : le véhicule est mis à la disposition du public à un emplacement sur la voie publique, réservé aux services de transport particulier rémunéré;

iii) transport cérémoniel : le véhicule est mis à la disposition du public dans le cadre de cérémonies sur la base d'un contrat écrit;

iv) taxi public personne : le véhicule est mis à la disposition du public par l'intermédiaire de la centrale de mobilité (' Mobiliteitscentrale ') dans le cadre du transport public de personnes offert collectivement et répondant à des demandes de mobilité individuelles spécifiques de personnes;

- c) la mise à disposition peut concerner le véhicule ou chacun de ses emplacements;
  - d) la destination est déterminée par le client ou par la personne transportée;
- [...] ».

B.2. Durch das Dekret vom 29. März 2019 sollen die bestehenden Regeln betreffend die Taxibeförderung und die Vermietung eines Fahrzeugs mit Fahrer auf eine technologieneutrale Weise zwecks Schaffung eines Gleichgewichts zwischen Innovation und Flexibilität einerseits sowie Qualität, Sicherheit, Erschwinglichkeit und sozioökonomischen Auswirkungen der Dienstleistungen andererseits aktualisiert und modernisiert werden (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2018-2019, Nr. 1780/1, S. 3). Die Grundsätze der neuen Regelung sind: Schaffung eines gleichen Betätigungsfelds für vergleichbare Dienstleistungen, Gewährleistung von Qualität, Einfachheit und Erschwinglichkeit der Dienstleistungen im Interesse des Kunden, optimale Nutzung der Taxi-Kapazitäten, regulierende Rolle der lokalen Verwaltungen hinsichtlich der Beförderung mit Taxis und zukünftige Eingliederung der Beförderung mit Taxis in das Verkehrskonzept der Grunderreichbarkeit (ebenda, SS. 6-11).

B.3.1. Die Flämische Regierung führt an, dass die Nichtigkeitsklage unzulässig sei, sofern sie von den klagenden Parteien, dem « Sociaal Fonds voor de Taxiondernemingen en de Diensten voor Verhuur van Voertuigen met Chauffeur », der Gewerkschaft « ACV-Transport en Communicatie » und der Gewerkschaft « Belgische Transportbond (BTB) » erhoben worden sei, da diese weder über die erforderliche Eigenschaft verfügten noch prozessfähig seien noch das erforderliche Interesse aufwiesen, um diese Klage zu erheben.

B.3.2. Die klagenden Parteien mit den laufenden Nummern von zweiundzwanzig bis einunddreißig sind natürliche Personen, die im Taxisektor tätig sind. Bei ihnen liegt das erforderliche Interesse an der Beantragung der Nichtigkeitsklärung der Bestimmungen vor, die den Zugang zu ihrem Beruf und die Bedingungen der Ausübung der Dienstleistungen im Bereich des individuellen gewerblichen Personenverkehrs regeln. Da ihre Klage zulässig ist, muss nicht geprüft werden, ob das auch für die in B.3.1 erwähnten Parteien zutrifft.

B.4.1. Obwohl sich die Kritik der klagenden Parteien gegen bestimmte Teile des Dekrets vom 29. März 2019 richtet, beantragen sie trotzdem die uneingeschränkte Nichtigkeitsklärung dieses Dekrets.

B.4.2. Für nichtig erklären kann der Gerichtshof nur ausdrücklich angefochtene gesetzeskräftige Bestimmungen, gegen die Klagegründe angeführt werden, und gegebenenfalls Bestimmungen, die zwar nicht angefochten werden, aber untrennbar mit den für nichtig zu erklärenden Bestimmungen verbunden sind. Der Gerichtshof hat den Umfang der Nichtigkeitsklage anhand des Inhalts der Klageschrift, insbesondere aufgrund der Darlegung der Klagegründe zu bestimmen.

### *Zur Hauptsache*

#### *In Bezug auf den ersten Klagegrund*

B.5. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß durch die Artikel 43 und 44 des Dekrets vom 29. März 2019 gegen die Artikel 10, 11 und 23 der Verfassung und den Grundsatz der Rechtssicherheit und des berechtigten Vertrauens. Nach Ansicht der klagenden Parteien liegt ein Verstoß gegen das berechnete Vertrauen der vom Dekret erfassten Personen vor, weil die Bedingungen für die Erlangung einer Lizenz, einer Erlaubnis oder einer Fahrerbescheinigung « von einem Tag auf den anderen » abgeändert werden könnten.

B.6. Artikel 43 des angefochtenen Dekrets bestimmt:

« Les titulaires d'une licence pour un service de taxi ou pour un service de location de véhicules avec chauffeur délivrée en vertu du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur du présent décret, sont autorisés à continuer à exploiter leurs services conformément aux conditions et pour la durée restante de la licence actuelle ».

Artikel 44 des angefochtenen Dekrets bestimmt:

« Le présent décret entre en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement flamand, et au plus tard le 1er janvier 2020 ».

B.7.1. Nach Ansicht der intervenierenden Partei ist der Klagegrund aufgrund des Fehlens einer eindeutigen Darlegung der Einwände unzulässig.

B.7.2. Wie die intervenierende Partei geltend macht, legen die klagenden Parteien nicht dar, auf welche Weise die angefochtenen Bestimmungen gegen Artikel 23 der Verfassung verstießen. Der Klagegrund ist mithin unzulässig, sofern ein Verstoß gegen diese Verfassungsbestimmung angeführt wird. Im Übrigen ist der Klagegrund so zu verstehen, dass ein Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit und des berechtigten Vertrauens geltend gemacht wird.

B.8.1. Die Einwände der klagenden Parteien beziehen sich in erster Linie auf die Übergangsregelung des Artikels 43 des Dekrets vom 29. März 2019.

B.8.2. Es obliegt grundsätzlich dem Gesetzgeber, wenn er beschließt, eine neue Regelung einzuführen, zu beurteilen, ob es notwendig oder sachdienlich ist, diese politische Änderung mit Übergangsmaßnahmen zu versehen. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung wird nur verletzt, wenn die Übergangsregelung oder ihr Fehlen zu einem nicht vernünftig zu rechtfertigenden Behandlungsunterschied führt oder wenn der Grundsatz des berechtigten Vertrauens übermäßig beeinträchtigt wird.

B.9.1. In Bezug auf Artikel 43 des Dekrets vom 29. März 2019 heißt es in den Vorarbeiten:

« La disposition transitoire contenue dans ce projet de décret prévoit que les licences existantes pour les services de taxis et les licences pour la location de véhicules avec chauffeur restent valables pendant la durée de validité restante des licences et qu'elles restent soumises aux dispositions du décret relatif au transport de personnes.

Les exploitants peuvent donc choisir, à partir de l'entrée en vigueur du nouveau décret et de son arrêté d'exécution, soit de continuer à exploiter leur service conformément à leur licence de taxi ou à leur licence de location de véhicules avec chauffeur existante, soit de demander une nouvelle licence pour les services de transport particulier rémunéré » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2018-2019, Nr. 1780/1, S. 37).

Das Dekret beachtet folglich das berechnigte Vertrauen der Personen, die eine Lizenz vor Inkrafttreten des neuen Dekrets bekommen haben.

B.9.2. Die klagenden Parteien führen an, dass diese Übergangsregelung nur für Lizenzen gelte, die nach der früheren Regelung gewährt worden seien, aber nicht für die Erlaubnis im

Sinne der Artikel 12 bis 16 des Dekrets vom 29. März 2019 beziehungsweise die Fahrerbescheinigung im Sinne der Artikel 17 und 18 dieses Dekrets.

B.9.3. Nach Artikel 12 des Dekrets vom 29. März 2019 darf niemand ohne Erlaubnis dieser Gemeinde einen Standplatztaxi auf einem dafür auf öffentlicher Straße vorgesehenen Standplatz abstellen. Artikel 26 § 5 des Dekrets vom 20. April 2001 über die Organisation des Personenkraftverkehrs sah in der Fassung vor Inkrafttreten des angefochtenen Dekrets vor, dass in Lizenzen unter anderem angegeben ist, ob Standplätze auf öffentlicher Straße benutzt werden dürfen oder nicht. Folglich können die Personen, bei denen die entsprechenden Angaben in ihrer Lizenz eingetragen sind, nach dem vorerwähnten Artikel 43 des Dekrets vom 29. März 2019 die Standplätze während der verbleibenden Dauer ihrer Lizenz weiter benutzen.

B.9.4. Nach Artikel 17 des Dekrets vom 29. März 2019 muss jeder Fahrer, der Dienstleistungen im Bereich des individuellen gewerblichen Personenverkehrs anbietet, über eine Fahrerbescheinigung verfügen. Da es sich dabei um eine neue Voraussetzung handelt, kann gegen die angefochtene Bestimmung nicht eingewendet werden, dass die frühere Regelung nicht vorübergehend als Übergangsmaßnahme angewandt wird, wie dies für die bereits gewährten Lizenzen der Fall ist.

B.9.5. Sofern die Kritik der klagenden Parteien gegen Artikel 43 des Dekrets vom 29. März 2019 gerichtet ist, ist der Klagegrund nicht begründet.

B.10.1. Die Einwände der klagenden Parteien richten sich in zweiter Linie gegen Artikel 44 des Dekrets vom 29. März 2019, der den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Dekrets regelt. Nach dieser Bestimmung tritt das Dekret an einem von der Flämischen Regierung zu bestimmenden Zeitpunkt, spätestens am 1. Januar 2020 in Kraft.

B.10.2. Das angefochtene Dekret wurde im *Belgischen Staatsblatt* vom 14. Mai 2019 veröffentlicht. Seit diesem Zeitpunkt wissen die betreffenden Dienstleistungserbringer, dass sie, für den Fall, dass sie sich nicht auf die in B.9 erwähnten Übergangsmaßnahmen berufen können, spätestens zum 1. Januar 2020 die im Dekret vorgesehenen Bedingungen erfüllen müssen.

B.10.3. Im Übrigen räumt der Dekretgeber der Flämischen Regierung bei der Festlegung des konkreten Zeitpunkts des Inkrafttretens einen Beurteilungsspielraum ein. Die der Flämischen Regierung eingeräumte Befugnis kann nicht so verstanden werden, dass ihr gestattet wird, das Inkrafttreten des Dekrets auf solche Weise zu regeln, dass bezüglich der Kategorie von Personen, auf die es Anwendung findet, der Grundsatz der Rechtssicherheit und des berechtigten Vertrauens auf diskriminierende Weise verletzt wird.

Der Gerichtshof ist allerdings nicht befugt, sich zu einem Beschluss der ausführenden Gewalt zu äußern.

B.11. Der erste Klagegrund ist unbegründet.

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

B.12. Die klagenden Parteien leiten einen zweiten Klagegrund ab aus einem Verstoß des Dekrets vom 29. März 2019 gegen die Artikel 10, 11 und 23 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 14 der Europäischen Menschenrechtskonvention und mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit und des berechtigten Vertrauens, weil es einen nicht gerechtfertigten Behandlungsunterschied zwischen einerseits « Betreibern » und andererseits « Vermittlern » einführe.

B.13. Die klagenden Parteien legen nicht dar, auf welche Weise das angefochtene Dekret gegen Artikel 23 der Verfassung beziehungsweise den Grundsatz der Rechtssicherheit und des berechtigten Vertrauens verstößt. Sofern der Gerichtshof ersucht wird, die Vereinbarkeit des angefochtenen Dekrets mit Artikel 23 der Verfassung und den vorerwähnten Grundsätzen zu prüfen, ist der zweite Klagegrund dementsprechend unzulässig. Artikel 14 der Europäischen Menschenrechtskonvention kann nur in Verbindung mit einem der in der Konvention vorgesehenen Rechte beziehungsweise einer der darin vorgesehenen Freiheiten angeführt werden, was die klagenden Parteien unterlassen haben.

Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung hinsichtlich des Klagegrundes auf die Vereinbarkeit des angefochtenen Dekrets mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

B.14.1. Artikel 2 des Dekrets vom 29. März 2019 bestimmt:

« Dans le présent décret, on entend par :

[...]

6° exploitant : toute personne physique ou morale qui exploite un service de transport particulier rémunéré;

[...]

10° intermédiaire : toute personne physique ou morale qui, de quelle façon que ce soit, intervient contre rémunération, dans la mise à disposition sur le marché de services de transport particulier rémunéré, assure la promotion de services de transport particulier rémunéré sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux candidats-clients d'entrer directement en contact;

[...] ».

B.14.2. Die klagenden Parteien wenden gegen das Dekret vom 29. März 2019 ein, dass es nahezu ausschließlich den Betreibern der Dienstleistungen im Bereich des individuellen gewerblichen Personenverkehrs Verpflichtungen auferlege und kaum Verpflichtungen für die Vermittler vorsehe, während es um vergleichbare Kategorien von Personen gehe, weil beide Verkehrsdienstleistungen erbrächten.

B.14.3. Zur Untermauerung ihres Standpunkts, dass der Betreiber und der Vermittler vergleichbare Dienstleistungen anböten, verweisen die klagenden Parteien auf Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 20. Dezember 2017 und vom 10. April 2018.

In seinem Urteil vom 20. Dezember 2017 hat der Gerichtshof der Europäischen Union entschieden, dass ein Vermittlungsdienst, der im Austausch von Informationen zwischen dem Fahrgast und dem Fahrer des Fahrzeugs über die Reservierung einer Fahrt besteht, grundsätzlich von der Verkehrsdienstleistung zu unterscheiden ist, die in der körperlichen Handlung der Beförderung von Personen oder Waren von einem Ort zum anderen mittels eines Fahrzeugs besteht. Auf die beiden Dienstleistungen finden jeweils unterschiedliche Bestimmungen des Rechts der Europäischen Union Anwendung (EuGH, 20. Dezember 2017, C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi*, Rn. 34). Nach Ansicht des Gerichtshofs der Europäischen Union erfüllt ein Vermittlungsdienst grundsätzlich die Kriterien für die Einstufung als « Dienst der Informationsgesellschaft » im Sinne der Richtlinie 2000/31/EG « über bestimmte

rechtliche Aspekte der Dienste der Informationsgesellschaft, insbesondere des elektronischen Geschäftsverkehrs, im Binnenmarkt ». Dagegen ist ein Dienst der Individualbeförderung wie beispielsweise ein Taxidienst als eine « Verkehrsdienstleistung » im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d) der Richtlinie 2006/123/EG « über Dienstleistungen im Binnenmarkt » einzustufen, sodass ein solcher Dienst nicht in den Anwendungsbereich der genannten Richtlinie fällt. Der Gerichtshof der Europäischen Union führt aus, dass bei dem der Rechtssache zugrunde liegenden Sachverhalt der Erbringer des Vermittlungsdienstes allerdings gleichzeitig ein Angebot über Verkehrsdienstleistungen abgibt, ihre allgemeine Funktionalität organisiert und sie kontrolliert (Rn. 38). In diesem Fall ist ein solcher Vermittlungsdienst als integraler Bestandteil einer Gesamtdienstleistung, die hauptsächlich aus einer Verkehrsdienstleistung besteht, anzusehen und als Verkehrsdienstleistung und nicht als Dienst der Informationsgesellschaft einzustufen (Rn. 40). Der Gerichtshof der Europäischen Union hat im gleichen Sinne in seinem Urteil vom 10. April 2018 entschieden (EuGH, 10. April 2018, C-320/16, *Uber France SAS*).

B.14.4. Im Gegensatz zum Vorbringen der klagenden Partei kann diesen Urteilen nicht entnommen werden, dass Vermittler und Betreiber vergleichbare Verkehrsdienstleistungen anbieten und der Dekretgeber für sie die gleichen Verpflichtungen vorsehen müsse.

B.15.1. Die klagenden Parteien beanstanden im Wesentlichen die Bedingungen, die Betreiber für das Erlangen einer Lizenz erfüllen müssen.

Nach Artikel 6 des Dekrets vom 29. März 2019 kann niemand eine Dienstleistung im Bereich des individuellen gewerblichen Personenverkehrs ohne Lizenz erbringen. Artikel 21 des Dekrets legt die Bedingungen für das Erlangen einer solchen Lizenz fest. Nach Artikel 22 wird die Lizenz nur einer Person erteilt, der das Fahrzeug gehört oder die darüber aufgrund eines Vertrags verfügt.

B.15.2. Den in Artikel 2 des Dekrets vom 29. März 2019 erwähnten Begriffen lässt sich entnehmen, dass der Dekretgeber klar zwischen dem « Betreiber » und dem « Vermittler » unterscheidet. Während der Betreiber die Person ist, die die körperliche Handlung der individuellen Personenbeförderung tatsächlich vornimmt, nimmt der Vermittler lediglich eine vermittelnde Rolle zwischen dem Betreiber und potenziellen Kunden wahr.

B.15.3. Die in Artikel 21 des Dekrets vom 29. März 2019 geregelten Lizenzvoraussetzungen beziehen sich im Wesentlichen auf den Betreiber des Verkehrsdienstes, die Fahrer, die Fahrzeuge und deren Ausrüstung und Umweltverträglichkeit sowie die Beziehung zwischen dem Betreiber und dem Benutzer. Da sich diese Voraussetzungen auf die eigentliche körperliche Beförderungshandlung beziehen, legt der Dekretgeber ein objektives und sachdienliches Unterscheidungskriterium zugrunde, indem er die Verpflichtung vorsieht, dass der Betreiber über eine Lizenz verfügen muss, während eine solche Verpflichtung für den Vermittler nicht vorgesehen ist. Die Folgen der vorgesehenen Bedingungen können in Bezug auf den Lizenzinhaber nicht als unverhältnismäßig eingestuft werden.

B.15.4. Im Übrigen müssen Vermittler, sofern sie gleichzeitig auch Dienstleistungen im Bereich des individuellen gewerblichen Personenverkehrs als Betreiber im Sinne des Dekrets anbieten, über eine Lizenz verfügen und insofern die Bedingungen und Anforderungen erfüllen, die das angefochtene Dekret in diesem Zusammenhang für die Betreiber vorsieht.

B.15.5. Schließlich kann aus dem Umstand, dass das Dekret vom 29. März 2019 nicht die gleichen Voraussetzungen für Betreiber und Vermittler vorsieht, nicht abgeleitet werden, dass die Betreiber dadurch bevorzugt werden. So unterliegen Vermittler, sofern sie einen Dienst der Informationsgesellschaft anbieten, auch anderen Bedingungen und Regeln, die gleichwohl nicht Gegenstand der Nichtigkeitsklage sind.

B.16. Der zweite Klagegrund ist unbegründet.

#### *In Bezug auf den dritten Klagegrund*

B.17.1. Die klagenden Parteien leiten einen dritten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch - unter anderem - die Artikel 12, 21 § 2, 23, 28, 33 und 34 des Dekrets vom 29. März 2019 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 14 der Europäischen Menschenrechtskonvention und mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, weil ein nicht gerechtfertigter Behandlungsunterschied zwischen Betreibern von einerseits « Straßentaxis » und andererseits « Standplatztaxis » eingeführt werde.

B.17.2. Aus den in B.13 dargelegten Gründen ist der Klagegrund unzulässig, sofern er sich auf einen Verstoß gegen Artikel 14 der Europäischen Menschenrechtskonvention bezieht.

B.18.1. Die Begriffe « Straßentaxi » und « Standplatztaxi » sind in Artikel 2 des Dekrets vom 29. März 2019, wie in B.2 erwähnt, definiert. Ein Straßentaxi hält bei Heben der Hand auf der Straße an, jedoch kann das Fahrzeug auch vorab, gegebenenfalls auf digitalem Wege, bestellt werden. Ein Standplatztaxi steht dahingegen auf einem spezifischen von der Gemeinde auf ihrem Gebiet vorgesehenen und auf öffentlicher Straße befindlichen Standplatz, von dem aus ein Kunde in das Taxi einsteigen kann.

B.18.2. Artikel 6 § 1 des Dekrets vom 29. März 2019 bestimmt:

« Sans licence, nul ne peut exploiter un service de transport particulier rémunéré à partir de la voie publique ou à partir de tout autre emplacement non ouvert à la circulation publique, situé sur le territoire de la Région flamande ».

Artikel 12 § 1 des Dekrets vom 29. März 2019 bestimmt:

« Nul ne peut stationner un taxi de station sur un emplacement sur la voie publique, spécialement réservé à cette fin, sur le territoire d'une commune dans la Région flamande sans l'autorisation de cette commune.

Seuls les titulaires d'une licence peuvent demander une autorisation ».

Nach Artikel 12 § 2 des Dekrets legt die Gemeinde die Voraussetzungen der Erlaubnis in einer Gemeindeordnung fest.

B.19.1. Unter Berücksichtigung des ihnen durch die Gemeinde auf öffentlicher Straße bereitgestellten Standplatzes, wo sie ihre Verkehrsdienstleistungen stationär anbieten, ist es nicht sachlich ungerechtfertigt, dass die Gemeinden für Standplatztaxis - anders als für andere Dienstleistungserbringer - zusätzliche Voraussetzungen vorsehen können, die in spezifischer Weise mit dem Ort zusammenhängen, an dem die Dienstleistung erbracht wird.

B.19.2. Die angefochtenen Artikel 21 § 2, 23 und 28 des Dekrets vom 29. März 2019 beziehen sich auf die Festlegung der Bedingungen, die erfüllt sein müssen, um eine Lizenz zu bekommen, die Entgeltregelung und die Beschwerdebearbeitung. Die klagenden Parteien

beanstanden diese Bestimmungen, sofern sie die Flämische Regierung ermächtigten, die näheren Regeln festzulegen, wobei in diesem Zusammenhang unter anderem die Unterschiede zwischen Straßentaxis und Standplatztaxis berücksichtigt werden könnten.

B.19.3. Wie in B.2 erwähnt, wollte der Dekretgeber im Bereich des individuellen gewerblichen Personenverkehrs einen modernen Regelungsrahmen, um Flexibilität und Innovation zu ermöglichen, schaffen. Im Lichte dieses Ziels durfte er zu dem Schluss gelangen, dass es neben den allgemeinen Regeln, die für alle Dienstleistungen gelten, auch möglich sein muss, die spezifische Art mancher Dienstleistungen zu berücksichtigen.

B.19.4. Die angefochtenen Bestimmungen unterscheiden selbst nicht zwischen den Bedingungen, die für Straßentaxis und Standplatztaxis festgelegt werden können. Sie ermächtigten die Flämische Regierung nur, bei der Festlegung der näheren Voraussetzungen und Regeln gegebenenfalls die Unterschiede zwischen den beiden Dienstleistungskategorien zu berücksichtigen. Eine solche Ermächtigung führt nicht dazu, dass die Flämische Regierung nicht verpflichtet wäre, den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung zu beachten, wenn sie verschiedene Bedingungen für Straßentaxis und Standplatztaxis festlegen sollte.

Der Gerichtshof ist allerdings nicht befugt, sich zu einem Beschluss der ausführenden Gewalt zu äußern.

B.20. Der dritte Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klage zurück.

Erlassen in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 17. Dezember 2020.

Der Kanzler,

Der Präsident,

F. Meersschant

L. Lavrysen