



Verfassungsgerichtshof

**ÜBERSETZUNG**  
**Entscheid Nr. 77/2022**  
**vom 9. Juni 2022**  
**Geschäftsverzeichnisnr. 7509**  
**AUSZUG**

*In Sachen:* Vorabentscheidungsfragen in Bezug auf Artikel 17 § 1 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 « über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » und Artikel 19 des Dekrets der Wallonischen Region vom 18. Oktober 2007 « über die Taxidienste und die im Bereich der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer tätigen Dienste », gestellt vom Appellationshof Brüssel.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten P. Nihoul und L. Lavrysen, und den Richtern J.-P. Moerman, T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, D. Pieters, S. de Bethune, E. Bribosia und W. Verrijdt, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschant, unter dem Vorsitz des Präsidenten P. Nihoul,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*I. Gegenstand der Vorabentscheidungsfragen und Verfahren*

In seinem Entscheid vom 15. Januar 2021, dessen Ausfertigung am 1. Februar 2021 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat der Appellationshof Brüssel folgende Vorabentscheidungsfragen gestellt:

« Verstößt Artikel 17 § 1 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, dahin ausgelegt, dass er die Unternehmen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine kraft dieser Regelung ausgestellte Genehmigung verfügen, daran hindert, ihre Fahrzeuge mit einem Smartphone auszurüsten, um Anrufe von Benutzern von Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu empfangen und anzunehmen, und insofern er es den Fahrzeugen, die für den Betrieb des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingesetzt werden, verbietet, dort zu parken oder zu fahren, ohne dass sie im Voraus gemietet wurden, was somit das Anbieten eines Dienstes wie Uber X verhindern würde, gegen die Artikel 10 und

11 der Verfassung und Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, an sich oder in Verbindung mit dem Grundsatz der Unternehmensfreiheit im Sinne der Artikel II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches sowie mit dem Grundsatz der Niederlassungsfreiheit im Sinne von Artikel 49 des AEUV?

Verstößt Artikel 19 des Dekrets der Wallonischen Region vom 18. Oktober 2007 über die Taxidienste und die im Bereich der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer tätigen Dienste, insofern er ein Verbot für ein Fahrzeug, das für den Betrieb des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingesetzt wird, auf öffentlicher Straße oder auf einem für die Öffentlichkeit zugänglichen Privatweg zu parken oder zu fahren, wenn es nicht im Voraus am Sitz des Unternehmens, das Inhaber der Genehmigung ist, gemietet wurde, beinhaltet, in Verbindung mit Artikel 16 Absatz 2 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, dahin ausgelegt, dass er die Unternehmen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine Genehmigung verfügen, die kraft der wallonischen Regelung ausgestellt wurde, wobei sie einige Betriebsbedingungen nicht erfüllen, daran hindert, Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs mit Startpunkt (für den Benutzer) auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu erbringen, wobei diese beiden Bestimmungen in Verbindung miteinander das Anbieten eines Dienstes wie Uber X verhindern würden, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung und Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, an sich oder in Verbindung mit dem Grundsatz der Unternehmensfreiheit im Sinne der Artikel II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches sowie mit dem Grundsatz der Niederlassungsfreiheit im Sinne von Artikel 49 des AEUV? ».

(...)

### III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1. Die Vorabentscheidungsfragen beziehen sich auf die Betriebsbedingungen der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer (nachstehend: Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer). Die Streitsache im Ausgangsverfahren betrifft eine Unterlassungsklage, die gegen mehrere Inhaber einer Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer und gegen « Uber B.V. », einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach niederländischem Recht, erhoben wurde, insofern es die von dieser angebotene elektronische Plattform « UberX » den betroffenen Inhabern der Genehmigung ermöglicht, mit ihren Benutzern in Kontakt gebracht zu werden.

Im Einzelnen soll sich der Gerichtshof zu Artikel 17 § 1 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 « über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » (nachstehend: Ordonnanz vom 27. April 1995) (erste Vorabentscheidungsfrage) und Artikel 19 des Dekrets der Wallonischen Region vom 18. Oktober 2007 « über die Taxidienste und die im Bereich der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer tätigen Dienste » (nachstehend: Dekret vom 18. Oktober 2007) in Verbindung mit Artikel 16 Absatz 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 (zweite Vorabentscheidungsfrage) äußern.

*In Bezug auf die fraglichen Bestimmungen und deren Kontext*

B.2.1. Artikel 2 Nr. 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 definiert die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer als « Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftfahrzeugen, die keine Taxidienste sind und die mit Fahrzeugen vom Typ Personenkraftwagen, Kombiwagen oder Kleinbus, mit Ausnahme von zu Krankenwagen umgebauten Fahrzeugen, ausgeführt werden ».

B.2.2. In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 27. April 1995 ist dargelegt, dass die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer « als die restliche Kategorie des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftfahrzeugen, das heißt, die weder Taxidienste noch Sammeltaxidienste sind, definiert sind » (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, S. 11), und dabei wird festgestellt:

« L'absence de réglementation applicable aux services de location de voitures avec chauffeur rend impossible toute lutte à l'encontre de ceux de ces services qui constituent en réalité des services de taxis déguisés. Le présent projet tend à combler cette lacune grave avec l'accord des milieux concernés tant dans le secteur du taxi que dans celui de la location de voitures avec chauffeur, tous deux subissant des conséquences dommageables des actes de ceux qui profitent actuellement de la confusion » (ebenda, SS. 6-7).

In Bezug auf die Taxidienste wird außerdem erwähnt, dass « das Taxi [...] seinerseits seit seinem Erscheinen ein ergänzendes Beförderungsmittel [darstellte], das einen besonderen Platz zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und der Nutzung eines Privatfahrzeugs eingenommen hat, aber aufgrund des Allgemeinutzens der erbrachten Dienste in den Rahmen des vom Staat organisierten oder reglementierten Verkehrs integriert ist ». Der Ordonnanzgeber hat betont,

dass « sich in jeder modernen Großstadt zunehmend die Frage nach der Mobilität stellt », wobei er der Ansicht war, dass Taxis Bestandteil der Lösung der Verkehrsbedürfnisse sind (ebenda, S. 1). Aus den Vorarbeiten geht außerdem hervor, dass der Ordonnanzgeber 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, weist die Studie insbesondere auf « die Konkurrenz der Dienste für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer, die über ihren eigentlichen Tätigkeitsbereich hinausgehen » hin (ebenda, SS. 2-3).

B.2.3. Der Betrieb von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt unterliegt der Genehmigung der Regierung (Artikel 16 der Ordonnanz vom 27. April 1995) und den von der Regierung festgelegten Bedingungen, in denen mindestens die Anwendung der in Artikel 17 der Ordonnanz vom 27. April 1995 aufgezählten Grundsätze verankert ist, « die unbedingt [übernommen] werden müssen, um den besonderen Charakter der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer gegenüber den Taxidiensten sicherzustellen », da Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer « das besondere Bedürfnis des gewerblichen Personenverkehrs in der ‘Luxus’-Kategorie erfüllen » (ebenda, S. 21).

Die Genehmigung wird nach einer Untersuchung, die sich auf die Leumundsgarantien, die berufliche Qualifikation und die Zahlungsfähigkeit des Antragstellers sowie auf die Qualität der Fahrzeuge bezieht (Artikel 19), jeder natürlichen oder juristischen Person erteilt, die sie beantragt, ohne Beschränkung der Gesamtanzahl der Betriebsgenehmigungen für einen Dienst für die Vermietung von Fahrzeugen, die erteilt wurden (Artikel 18), sofern sie Eigentümer des oder der Fahrzeuge ist oder über sie aufgrund eines Vertrags über einen Teilzahlungsverkauf, eines Leasingvertrags oder eines Mietkaufvertrags verfügt (Artikel 21 Absatz 1).

Die Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ist persönlich, unteilbar und nicht übertragbar (Artikel 23) und sie führt zur

Erhebung einer jährlichen und unteilbaren Steuer zulasten der natürlichen oder juristischen Person, die die Genehmigung erhalten hat (Artikel 26).

Die Genehmigung gilt für die Dauer von fünf Jahren und kann um den gleichen Zeitraum oder einen geringeren Zeitraum verlängert werden (Artikel 20 § 1). Die Genehmigung kann im Fall von Verstößen gegen die betriebsbezogenen Pflichten entzogen oder ausgesetzt werden (Artikel 25).

Die Anzahl der Betriebsgenehmigungen für Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ist nicht begrenzt, im Gegensatz zu den Betriebsgenehmigungen für Taxidienste, die gemäß Artikel 5 der Ordonnanz vom 27. April 1995 beschränkt sind.

Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer und Taxidienste unterliegen gemeinsamen Bestimmungen (Artikel 28 bis 34).

B.2.4. Durch die Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 « zur Einfügung einer abweichenden Übergangsregelung in die Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » wurde ein Kapitel IV<sup>bis</sup> in die Ordonnanz vom 27. April 1995 eingefügt, das aus den Artikeln 34<sup>bis</sup> bis 34<sup>sexies</sup> besteht. Diese Ordonnanz wurde nach der Entscheidung von « Uber B.V. » erlassen, die elektronische Plattform « UberX » in Brüssel ab dem 26. November 2021 unzugänglich zu machen, mit der einem Entscheid des Appellationshofes Brüssel vom 23. November 2021 Folge geleistet wurde. Der Ordonnanzgeber beabsichtigte, unter bestimmten Bedingungen die Fortführung der über eine solche Plattform angebotenen Leistungen bis zu einer umfassenden Reform der für Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs geltenden Brüsseler Rechtsvorschriften zu erlauben (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/1, S. 1)

Die so eingeführte Übergangsregelung ermöglicht es ausnahmsweise Fahrern, die Inhaber einer Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer sind, die spätestens am 15. Januar 2021 beantragt wurde, oder die als Fahrer für den Inhaber einer solchen Genehmigung arbeiten, über die vorherige Buchung auf einer elektronischen Plattform Taxidienste zu erbringen, ohne bestimmte Bedingungen erfüllen zu

müssen, die für den Betrieb eines Taxidienstes gelten, und ohne als Taxidienst eingestuft werden zu können. Sie dürfen die Bezeichnung « Taxi » nicht verwenden und dürfen die Taxis vorbehaltenen Stellplätze nicht benutzen (Artikel 34<sup>quater</sup> der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021). Diese Übergangsregelung gilt bis zum 22. Juli 2022, es sei denn, die Regierung entscheidet spätestens an diesem Datum, die Anwendung dieser Regelung um maximal drei Monate zu verlängern. Eine solche Verlängerungsentscheidung kann nur einmal getroffen werden (Artikel 34<sup>ter</sup> der Ordonnanz vom 27. April 1995).

Die durch die Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 eingeführte Übergangsregelung, die teilweise durch den Entscheid Nr. 60/2022 vom 21. April 2022 ausgesetzt wurde, ist für die Prüfung der vorliegenden Rechtssache nicht von Belang.

B.3.1. Das Dekret der Wallonischen Region vom 18. Oktober 2007 soll mehreren Anliegen des Sektors des gewerblichen Personenverkehrs Rechnung tragen, insbesondere dem Fehlen von Regelungen in Bezug auf die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, ausgehend von der Feststellung, dass « die Einstufung von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer missbräuchlich genutzt wird, um ohne Genehmigung und ohne irgendeine Kontrolle Taxidienste zu erbringen », was daher « eine Quelle unlauteren Wettbewerbs zum Nachteil der Taxiunternehmen » darstellt (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2006-2007, Nr. 640/1, S. 3).

Artikel 1 Nr. 2 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 definiert die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer wie folgt:

« die im Bereich der bezahlten Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen tätigen Dienste, die weder Taxidienste noch Sammeltaxidienste sind und die mit Fahrzeugen arbeiten, die je nach deren Bauart und deren Ausrüstung in der Lage sind, höchstens neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern und dazu bestimmt sind, und die einer der folgenden Bedingungen genügen:

- der Wagen wird der Allgemeinheit zwecks entweder einer Feierlichkeit oder einer Fahrt von mindestens drei Stunden zur Verfügung gestellt;

- der Wagen ist für die Beförderung der Kunden eines bestimmten Hotels reserviert;

- der Wagen wird einer bestimmten Person aufgrund eines Vertrags zur Verfügung gestellt, der eine Gesamtheit von Leistungen betrifft, die im Laufe eines Zeitraums von mindestens sieben auf einander folgenden Tagen zu erbringen sind ».

B.3.2. Der Betrieb von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer auf dem Gebiet der Wallonischen Region unterliegt der Genehmigung der Regierung (Artikel 18 des Dekrets vom 18. Oktober 2007) und den von der Regierung festgelegten Bedingungen, in denen mindestens die Anwendung der in Artikel 19 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 aufgezählten Grundsätze verankert ist.

Die Genehmigung wird nach einer Untersuchung, die sich auf die Leumundsgarantien, die berufliche Qualifikation und die Zahlungsfähigkeit des Antragstellers bezieht (Artikel 21), jeder natürlichen oder juristischen Person erteilt, die sie beantragt (Artikel 20), sofern sie Eigentümer des oder der Fahrzeuge ist oder über sie aufgrund eines Vertrags über einen Teilzahlungsverkauf, eines Leasingvertrags oder eines Mietkaufvertrags verfügt (Artikel 23 § 1).

Die Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ist persönlich, unteilbar und nicht übertragbar (Artikel 25) und sie kann zur Erhebung einer jährlichen und unteilbaren Steuer zulasten der natürlichen oder juristischen Person, die Inhaber der Genehmigung ist, führen (Artikel 28). Die Genehmigung gilt für die Dauer von fünf Jahren, die um den gleichen Zeitraum oder einen geringeren Zeitraum verlängert werden kann (Artikel 22 § 1). Die Genehmigung kann im Fall von Verstößen gegen die betriebsbezogenen Pflichten entzogen oder ausgesetzt werden (Artikel 27).

### *Zur Hauptsache*

B.4.1. Die erste Vorabentscheidungsfrage bezieht sich auf Artikel 17 § 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995, « dahin ausgelegt, dass er die Unternehmen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine kraft dieser Regelung ausgestellte Genehmigung verfügen, daran hindert, ihre Fahrzeuge mit einem Smartphone auszurüsten, um Anrufe von Benutzern von Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu empfangen und anzunehmen, und insofern er es den Fahrzeugen, die für den Betrieb des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingesetzt werden, verbietet, dort zu parken oder zu fahren, ohne dass sie im Voraus gemietet wurden, was somit das Anbieten eines Dienstes wie Uber X verhindern würde ».

Die zweite Vorabentscheidungsfrage bezieht sich auf Artikel 17 § 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995, « insofern er ein Verbot für ein Fahrzeug, das für den Betrieb des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingesetzt wird, auf öffentlicher Straße oder auf einem für die Öffentlichkeit zugänglichen Privatweg zu parken oder zu fahren, wenn es nicht im Voraus am Sitz des Unternehmens, das Inhaber der Genehmigung ist, gemietet wurde, beinhaltet » und « dahin ausgelegt, dass er die Unternehmen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine Genehmigung verfügen, die kraft der wallonischen Regelung ausgestellt wurde, wobei sie einige Betriebsbedingungen nicht erfüllen, daran hindert, Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs mit Startpunkt (für den Benutzer) auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu erbringen », sodass diese Bestimmung in Verbindung mit Artikel 16 Absatz 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 « das Anbieten eines Dienstes wie UberX verhindern » würde.

Die beiden Vorabentscheidungsfragen beziehen sich auf die Vereinbarkeit der fraglichen Bestimmungen mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung und mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, an sich oder in Verbindung mit der Unternehmensfreiheit im Sinne der Artikel II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches und mit der Niederlassungsfreiheit im Sinne von Artikel 49 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend: AEUV).

B.4.2. Angesichts ihres Zusammenhangs prüft der Gerichtshof die Vorabentscheidungsfragen zusammen.

B.5.1. Aus der Formulierung der Vorabentscheidungsfragen und der Begründung der Vorlageentscheidung geht hervor, dass es um zwei Betriebsbedingungen der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer geht, insofern sie für Dienste wie diejenigen gelten, die mithilfe der elektronischen Plattform « UberX » angeboten werden:

- einerseits die Anforderung, dass das Fahrzeug « nicht mit einem Sender oder Empfänger für Funkverbindungen im Sinne von Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 30. Juli 1979 über den Funkverkehr ausgestattet sein darf » (Artikel 17 § 1 Nr. 9 der Ordonnanz vom 27. April 1995),

- andererseits die Anforderung, dass das Fahrzeug « auf offener Straße oder auf einem der Allgemeinheit zugänglichen privaten Verkehrsweg weder stehen noch fahren [darf], wenn es nicht Gegenstand einer vorherigen Vermietung am Betriebssitz gewesen ist » (Artikel 17 § 1 Nr. 5 der Ordonnanz vom 27. April 1995 und Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets vom 18. Oktober 2007).

B.5.2. Ein Berufungsbeklagter vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan ist der Auffassung, dass sich die Vorabentscheidungsfragen zwangsläufig auch auf die Bedingung einer Vermietungsdauer von mindestens drei Stunden, die in Artikel 17 § 1 Nr. 4 der Ordonnanz vom 27. April 1995 und in Artikel 19 § 1 Nr. 4 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 vorgesehen ist, beziehen. Er vertritt zudem den Standpunkt, dass auch die Artikel 102 und 106 des AEUV verletzt werden.

Es obliegt jedoch nicht den Parteien, den Inhalt der Vorabentscheidungsfragen zu ändern oder ändern zu lassen.

B.5.3. Die Prüfung des Gerichtshofes beschränkt sich somit auf die in B.5.1 erwähnten Aspekte der fraglichen Bestimmungen. Es obliegt nicht dem Gerichtshof, die anderen für die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer geltenden Bedingungen zu prüfen, ebenso wenig wie die Bestimmungen zu den Taxidiensten, die in Kapitel II der Ordonnanz vom 27. April 1995 und in Kapitel II des Dekrets vom 18. Oktober 2007 festgelegt sind.

B.6.1. In der Vorlageentscheidung hat das vorlegende Rechtsprechungsorgan geurteilt, dass die über die elektronische Plattform « UberX » angebotenen Leistungen nicht mit der vorerwähnten Bedingung im Einklang stehen, dass das Fahrzeug nicht mit einem Sender oder Empfänger ausgestattet sein darf, wenn bei dem Betrieb ein Smartphone genutzt wird. Es hat ebenfalls entschieden, dass mit diesen Leistungen die vorerwähnte Bedingung einer vorherigen Vermietung umgangen wird. Das vorlegende Rechtsprechungsorgan hat sodann entschieden, den Gerichtshof zu diesen Bedingungen zu befragen, insofern sie für über eine solche elektronische Plattform angebotene Leistungen gelten würden.

B.6.2. In der Regel obliegt es dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan zu beurteilen, ob die Antwort auf die Vorabentscheidungsfrage zur Lösung des Streitfalls sachdienlich ist. Nur

wenn dies eindeutig nicht der Fall ist, kann der Gerichtshof beschließen, dass die Frage keiner Antwort bedarf.

Im Gegensatz zu dem, was die Berufungskläger vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan geltend machen, ist die Antwort auf die Vorabentscheidungsfragen im vorliegenden Fall nicht offensichtlich nutzlos zur Lösung der Streitsache im Ausgangsverfahren. Sofern der Gerichtshof die Verfassungswidrigkeit der fraglichen Bedingungen der Ordonnanz vom 27. April 1995 und des Dekrets vom 18. Oktober 2007 feststellt, die laut dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan durch das Angebot von Beförderungsleistungen mithilfe der elektronischen Plattform « UberX » nicht eingehalten werden, könnten diese Bedingungen nämlich nicht mehr Anwendung auf die Streitsache des Ausgangsverfahrens finden und ihre Nichteinhaltung könnte nicht die Einstellung der beanstandeten Tätigkeiten rechtfertigen.

B.7.1. Die Artikel 10 und 11 der Verfassung gewährleisten den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung.

Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist.

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

B.7.2. Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen bestimmt, dass die Regionen ihre Befugnisse « 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 und durch oder aufgrund internationaler Verträge festgelegt worden ist » ausüben.

B.7.3.1. Die Unternehmensfreiheit im Sinne von Artikel II.3 des Wirtschaftsgesetzbuches ist « unter Achtung der in Belgien geltenden internationalen Verträge, des allgemeinen rechtlichen Rahmens der Wirtschaftsunion und der Währungseinheit, so wie er durch oder aufgrund der internationalen Verträge und des Gesetzes festgelegt ist » (Artikel II.4 desselben Gesetzbuches) auszuüben.

Die Unternehmensfreiheit ist also in Verbindung mit den anwendbaren Bestimmungen des Rechts der Europäischen Union zu betrachten, sowie mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, anhand dessen der Gerichtshof - als Regel der Zuständigkeitsverteilung - eine direkte Prüfung vornehmen darf.

B.7.3.2. Die Unternehmensfreiheit kann nicht als eine absolute Freiheit angesehen werden. Sie verhindert nicht, dass der zuständige Gesetzgeber die Wirtschaftstätigkeit von Personen und Unternehmen regelt. Der Gesetzgeber würde nur unvernünftig auftreten, wenn er die Unternehmensfreiheit einschränken würde, ohne dass dies in irgendeiner Weise notwendig wäre oder wenn diese Einschränkung dem angestrebten Ziel gegenüber unverhältnismäßig wäre.

B.7.4. Die Unternehmensfreiheit hängt darüber hinaus eng mit der Berufsfreiheit, dem Recht zu arbeiten und der unternehmerischen Freiheit zusammen, die durch die Artikel 15 und 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union garantiert werden, und mit einigen Grundfreiheiten, die durch den AEUV gewährleistet werden, wie der Niederlassungsfreiheit (Artikel 49 des AEUV).

Aus dieser Vertragsbestimmung ergibt sich, dass nationale Maßnahmen, die die Ausübung der Niederlassungsfreiheit unterbinden, behindern oder weniger attraktiv machen, als Beschränkungen dieser Freiheit anzusehen sind. Nationale Maßnahmen, die geeignet sind, die Ausübung der durch den AEUV garantierten Grundfreiheiten zu behindern oder weniger attraktiv zu machen, sind dennoch zulässig, wenn sie zwingenden Gründen des Allgemeininteresses entsprechen, wenn sie geeignet sind, die Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Ziels zu gewährleisten, und wenn sie nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist (EuGH, Große Kammer, 13. November 2018, C-33/17, *Čepelnik d.o.o.*, Randnr. 42).

B.8.1. Artikel 17 § 1 Nr. 9 der Ordonnanz vom 27. April 1995 bestimmt, dass das im Rahmen der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer benutzte Fahrzeug « nicht mit einem Sender oder Empfänger für Funkverbindungen im Sinne von Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 30. Juli 1979 über den Funkverkehr ausgestattet sein darf ».

Diese Bestimmung wurde durch einen Abänderungsantrag eingefügt, der mit dem Umstand begründet wurde, dass « selbst nach Meinung des Berufsstandes für diese Art von Betrieb der Einsatz eines Funkgeräts nicht gerechtfertigt ist » (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/2, S. 14).

B.8.2. Die Begriffe « Funksender », « Funksender und -empfänger » und « Funkempfänger », die in Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 30. Juli 1979 « über den Funkverkehr » definiert sind, wurden in Artikel 2 Nr. 35 bis 37 des Gesetzes vom 13. Juni 2005 « über die elektronische Kommunikation » (nachstehend: Gesetz vom 13. Juni 2005) übernommen. Artikel 2 Nr. 36 definiert den Begriff « Funksender und -empfänger » als « Erzeuger und Empfänger elektromagnetischer Schwingungen zur Ausstrahlung und zum Empfang von Funksignalen », wobei « Funk » in Artikel 2 Nr. 34 als « Übertragung mittels Funkwellen von Informationen aller Art, insbesondere Ton, Text, Bildern, vereinbarten Zeichen, digitalen oder analogen Ausdrücken, Fernbedienungs signalen und Signalen zur Ortung beziehungsweise Bestimmung von Position oder Bewegung von Gegenständen » definiert ist.

Zwischenzeitlich wurde Artikel 2 Nrn. 35 bis 37 des Gesetzes vom 13. Juni 2005 durch Artikel 2 Nr. 28 des Gesetzes vom 21. Dezember 2021 « zur Umsetzung des europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation und zur Abänderung diverser Bestimmungen im Bereich der elektronischen Kommunikation » aufgehoben, der die Begriffe « Funksender », « Funksender und -empfänger » und « Funkempfänger » durch den allgemeinen Begriff « Funkstation » ersetzt hat, der in Artikel 2 Nr. 38 definiert ist (siehe auch *Parl. Dok.*, Kammer, 2021-2022, DOC 55-2256/001, S. 26).

B.8.3. Das vorliegende Rechtsprechungsorgan legt den Begriff « Funksender oder -empfänger » dahin aus, dass er auf ein Smartphone anwendbar ist, da das Fahrzeug zwangsläufig damit ausgestattet sein muss, damit davon im Hinblick auf den Betrieb der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, deren Einstellung in der

Streitsache im Ausgangsverfahren gefordert wird, Gebrauch gemacht werden kann. Ein Smartphone sei nämlich für die Funktionsweise der betreffenden elektronischen Plattform unerlässlich, insofern dieses - wie in der ersten Vorabentscheidungsfrage erwähnt - dazu dient, « Anrufe von Benutzern von Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu empfangen und anzunehmen ». Nach dem vorliegenden Rechtsprechungsorgan lässt sich das Verbot, das Fahrzeug mit einem Gerät wie einem Smartphone auszustatten, « durch den Umstand erklären, dass bei den Fahrzeugen mit einer Lizenz für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer nicht davon ausgegangen wird, dass sie auf öffentlichen Straßen auf der Suche oder in Erwartung von Beförderungswünschen verkehren, und somit nicht vorgesehen ist, dass sie mit einer Plattform verbunden sind, die es ihnen ermöglicht, Aufträge für Fahrten entgegenzunehmen, die sofort auszuführen sind ».

B.8.4. Es obliegt in der Regel dem vorliegenden Gericht, die Bestimmungen, die es anwendet, auszulegen, vorbehaltlich einer offensichtlich falschen Lesart derselben, was im vorliegenden Fall nicht zutrifft.

B.9. Bereits in seiner Entscheidung Nr. 56/96 vom 15. Oktober 1996 hat der Gerichtshof geurteilt, dass das in Artikel 17 § 1 Nr. 9 der Ordonnanz vom 27. April 1995 enthaltene Verbot, ein im Rahmen von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer benutztes Fahrzeug mit einem Sender oder Empfänger für Funkverbindungen auszustatten, keine diskriminierende Einschränkung der Unternehmensfreiheit mit sich bringt. Der Gerichtshof hat entschieden, dass ein solches Verbot im Verhältnis zu dem vom Ordonnanzgeber angestrebten Ziel steht, das darin besteht, es zu vermeiden, dass die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer die Tätigkeiten der Taxidienste beeinträchtigen, die als eine Dienstleistung mit gemeinnützigem Charakter zu betrachten sind. Ein solches Verbot ist nämlich geeignet, die Kriterien der Unterscheidung zwischen den Taxidiensten und den Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer zu verstärken (B.16).

Der Umstand, dass ein Mobilfunkgerät wie ein Smartphone infolge der technologischen Entwicklungen, zu denen es seit diesem Entscheid gekommen ist, ebenfalls die Funktion eines Funksenders oder -empfängers, um den es in der fraglichen Bestimmung geht, erfüllen kann, insofern eine auf diesem Smartphone installierte elektronische Plattform einen Kontakt zu

Personen ermöglicht, die sofortige Beförderungsleistungen wünschen, ändert nichts an dieser Feststellung.

B.10. Aufgrund von Artikel 17 § 1 Nr. 5 der Ordonnanz vom 27. April 1995 und Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 darf ein im Rahmen der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer benutztes Fahrzeug « auf offener Straße oder auf einem der Allgemeinheit zugänglichen privaten Verkehrsweg weder stehen noch fahren, wenn es nicht Gegenstand einer vorherigen Vermietung am Betriebsitz gewesen ist ».

B.11.1. Was Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 betrifft, kombiniert das vorlegende Rechtsprechungsorgan die von dieser Bestimmung vorgesehene Bedingung mit Artikel 16 Absatz 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995. Das vorlegende Rechtsprechungsorgan legt diese Bestimmung dahin aus, dass sie Betreiber von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine Genehmigung verfügen, die kraft der wallonischen Regelung ausgestellt wurde und die einige Betriebsbedingungen dieser Regelung nicht erfüllen, daran hindert, Beförderungsleistungen mit Startpunkt auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu erbringen.

B.11.2. Artikel 16 der Ordonnanz vom 27. April 1995 bestimmt:

« Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale un service de location de voitures avec chauffeur au moyen d'un ou de plusieurs véhicules.

Seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des prestations de services dont le point de départ (pour l'utilisateur) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'autorisation d'exploiter n'emporte aucune autorisation de stationner sur des points particuliers de la voie publique ».

B.11.3. In Bezug auf Artikel 16 der Ordonnanz vom 27. April 1995 hat der Gerichtshof in seinem Entscheid Nr. 41/2020 vom 29. April 2010 geurteilt:

« B.5.1. Der vorerwähnte Artikel 16 wurde in den Vorarbeiten wie folgt gerechtfertigt:

‘ Um zu verhindern, dass Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen 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 Personenkraftwagen 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 ' (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, Nr. A-368/1, S. 20).

B.5.2. In seinem Urteil Nr. 56/96 vom 15. Oktober 1996 erkannte der Hof:

‘ 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.5.3. Der Hof bemerkt jedoch, dass die Wallonische Region und die Flämische Region seit dem vorerwähnten Urteil Nr. 56/96 diesbezüglich eigene Rechtsvorschriften angenommen haben, wonach für die Ausübung eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer durch einen auf ihrem Gebiet niedergelassenen Dienstleister eine Genehmigung erforderlich ist.

Gemäß dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung, der Bestandteil der Wirtschafts- und Währungsunion zwischen den Teilgebieten des Staates ist, wird bei einer Person, die Dienste auf dem Gebiet eines dieser Teilgebiete anbietet und dabei die dort geltenden Regeln einhält, davon ausgegangen, dass sie diese Tätigkeit frei auf dem Gebiet eines jeden anderen Teilgebiets dieses Staates ausüben darf, außer wenn dieses Teilgebiet nachweist, dass strengere Regeln auferlegt werden müssen im Hinblick auf ein gesetzmäßiges Ziel.

Der Wille, die auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt niedergelassenen Dienstleister gegen den Wettbewerb anderer Marktteilnehmer zu schützen aus dem einzigen Grund, dass diese in der Wallonischen Region oder der Flämischen Region niedergelassen sind,

ist *per definitionem* unvereinbar mit dem eigentlichen Grundsatz der Wirtschafts- und Währungsunion und kann nicht als ein gesetzmäßiges Ziel angesehen werden.

Im Übrigen ist nicht ersichtlich, dass die Verpflichtung zur Einhaltung der vom wallonischen oder vom flämischen Dekretgeber festgelegten Bedingungen es unmöglich machen würde, die mit der fraglichen Bestimmung angestrebten Ziele zu erreichen.

B.6. Daraus ist zu schlussfolgern, dass die fragliche Bestimmung im Widerspruch zum Grundsatz der Wirtschafts- und Währungsunion steht, insofern sie die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die sich auf das Gebiet von mehr als einer Region erstrecken, regelt ».

Der Gerichtshof hat für Recht erkannt:

« Insofern er auf jede Dienstleistung anwendbar ist, die von einer Gesellschaft erbracht wird, deren Gesellschaftssitz sich auf dem Gebiet einer anderen Region befindet, verstößt Artikel 16 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer gegen Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, der kraft Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen auf die Region Brüssel-Hauptstadt anwendbar ist ».

B.11.4. Aus dem Entscheid Nr. 41/2010 vom 29. April 2010 ergibt sich, dass Artikel 16 Absatz 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 nicht zu berücksichtigen ist, da bei Betreibern von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine von der Wallonischen Regierung erteilte Genehmigung verfügen, aufgrund des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, davon ausgegangen werden muss, dass sie diese Tätigkeit frei auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt ausüben dürfen, außer wenn diese nachweist, dass im Hinblick auf ein gesetzmäßiges Ziel strengere Regeln auferlegt werden müssen, was im vorliegenden Fall nicht zutrifft. Die von der Wallonischen Regierung erteilte Genehmigung ist daher als ausreichend anzusehen, um Dienstleistungen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt ausüben zu können.

Dies entbindet diese Betreiber jedoch nicht von der Verpflichtung, die für Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer kraft der Rechtsvorschriften der Wallonischen Region geltenden Bedingungen einzuhalten, einschließlich der in Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 festgelegten Bedingung, nach der das Fahrzeug « auf offener Straße oder auf einem der Allgemeinheit zugänglichen privaten Verkehrsweg weder stehen

noch fahren [darf], wenn es nicht Gegenstand einer vorherigen Vermietung am Betriebsitz gewesen ist ».

B.12. Wie der Gerichtshof im vorerwähnten Entscheid Nr. 56/96 entschieden hat, stehen die von Artikel 17 § 1 Nr. 5 der Ordonnanz vom 27. April 1995 vorgeschriebenen Einschränkungen der Tätigkeiten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ebenfalls mit dem vom Ordonnanzgeber verfolgten Ziel in Übereinstimmung und sind auch im Hinblick auf dieses nicht unverhältnismäßig. Indem der Ordonnanzgeber verbietet, dass die Fahrzeuge auf der öffentlichen Straße verkehren oder parken, wenn sie nicht den Gegenstand einer vorherigen Vermietung gebildet haben, hat er Maßnahmen ergriffen, die geeignet sind, die Beachtung des diesen Fahrzeugen auferlegten Verbots, Taxidienstleistungen zu erbringen, zu gewährleisten und zu kontrollieren (B.14-B.15).

Diese Beurteilung gilt auch für Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets vom 18. Oktober 2007, der die gleiche Bedingung enthält wie Artikel 17 § 1 Nr. 5 der Ordonnanz vom 27. April 1995.

B.13. Der Standpunkt der Berufungsbeklagten vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan, dass der in der Region Brüssel-Hauptstadt und in der Wallonischen Region bestehende regulatorische Rahmen nicht mehr für sich entwickelnden neuen Technologien und neuen Wirtschaftsakteure im Sektor des gewerblichen Personenverkehrs geeignet sei, sodass es ihnen unmöglich oder übermäßig erschwert sei, Beförderungsleistungen gemäß ihrem Geschäftsmodell zu erbringen, ändert nichts an dem Vorstehenden. Das Gleiche gilt, insofern diese Parteien geltend machen, dass ihre Beförderungsleistungen zu einer besseren städtischen Mobilität beitragen würden und vorteilhafter für die Benutzer wären, oder insofern sie bestreiten, dass der Betrieb von Taxidiensten unter den aktuellen Regelungen aus wirtschaftlicher Sicht rentabel wäre.

Es ist nämlich Aufgabe des zuständigen Gesetzgebers zu bestimmen, wie der gewerbliche Personenverkehr auf seinem Gebiet organisiert werden soll. Es obliegt nicht dem Gerichtshof, die Zweckmäßigkeit oder die wünschenswerte Beschaffenheit der diesbezüglich getroffenen politischen Entscheidungen, wie die Entscheidung, den gewerblichen Personenverkehr in Taxidienste und in Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer zu unterteilen, indem jeder dieser Dienste eigenen Betriebsbedingungen unterworfen wird, zu beurteilen. Der Gerichtshof kann solche politischen Entscheidungen sowie die ihnen zugrunde

liegenden Begründungen nur missbilligen, wenn sie auf einem offensichtlichen Irrtum beruhen oder wenn sie nicht vernünftig gerechtfertigt sind, was im vorliegenden Fall nicht bewiesen ist.

Zudem bezieht sich die vorerwähnte Kritik der Berufungsbeklagten vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan im Wesentlichen auf den Umstand, dass man sie daran hindert, gewerbliche Beförderungsleistungen im selben Marktsegment wie die Taxidienste zu erbringen, nämlich Beförderungsleistungen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass das Fahrzeug der Öffentlichkeit von der öffentlichen Straße oder von einem anderen zugänglichen Ort aus zur Verfügung gestellt wird, ohne vorher angemietet worden zu sein. Folglich beanstanden sie in Wirklichkeit nicht die Bedingungen für die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, zu denen der Gerichtshof befragt wird, sondern die Bestimmungen über die Taxidienste, die insbesondere in Kapitel II der Ordonnanz vom 27. April 1995 festgelegt sind, darunter die der Regierung erteilte Ermächtigung, « die maximale Anzahl an Fahrzeugen, für die Betriebsgenehmigungen erteilt werden können insbesondere abhängig vom Bedarf » gemäß Artikel 5 Absatz 3 derselben Ordonnanz festzulegen. Diese Bestimmungen sind nicht Gegenstand der Vorabentscheidungsfragen.

B.14. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die fraglichen Betriebsbedingungen für die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer in Anbetracht der von ihnen verfolgten Ziele, die darin bestehen, es zu vermeiden, dass die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer die Tätigkeiten der Taxidienste beeinträchtigen, die als eine Dienstleistung mit gemeinnützigem Charakter betrachtet werden können, keine unverhältnismäßige Einschränkung der Unternehmensfreiheit nach sich ziehen.

Die Prüfung anhand der Niederlassungsfreiheit, die durch Artikel 49 des AEUV gewährleistet wird, führt nicht zu einer anderen Schlussfolgerung.

B.15. Artikel 17 § 1 Nrn. 5 und 9 der Ordonnanz vom 27. April 1995 und Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets vom 18. Oktober 2007 sind daher vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung und mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, in Verbindung mit der Unternehmensfreiheit im Sinne der Artikel II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches und mit der Niederlassungsfreiheit im Sinne von Artikel 49 des AEUV.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Artikel 17 § 1 Nrn. 5 und 9 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 « über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » und Artikel 19 § 1 Nr. 6 des Dekrets der Wallonischen Region vom 18. Oktober 2007 « über die Taxidienste und die im Bereich der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer tätigen Dienste » verstoßen nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung und Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, in Verbindung mit der Unternehmensfreiheit im Sinne der Artikel II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches und mit der Niederlassungsfreiheit im Sinne von Artikel 49 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Erlassen in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 9. Juni 2022.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) F. Meersschaut

(gez.) P. Nihoul