



Verfassungsgerichtshof

**Entscheidung Nr. 154/2024
vom 19. Dezember 2024
Geschäftsverzeichnissrn. 7905, 7910, 7911 und 7914**

In Sachen: Klagen auf teilweise Nichtigerklärung der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 9. Juni 2022 « über die Taxidienste », erhoben von der VoG « Union des Chauffeurs Limousine Belge » und anderen, von der « Taxis Autolux » AG, vom Berufsverband « Fédération Belge des Taxis » und anderen und von der « Taxi Radio Bruxellois » AG.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten Pierre Nihoul und Luc Lavrysen, und den Richtern Thierry Giet, Joséphine Moerman, Michel Pâques, Yasmine Kherbache, Danny Pieters, Sabine de Bethune, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt, Katrin Jadin und Magali Plovie, unter Assistenz des Kanzlers Frank Meersschaut, unter dem Vorsitz des Präsidenten Pierre Nihoul,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. Gegenstand der Klagen und Verfahren

a. Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 30. Dezember 2022 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 2. Januar 2023 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 3 Nr. 5, 4 § 5, 5 §§ 2 und 3, 6 § 4 Nr. 2, 10, §§ 2 bis 5, 26 § 1, 47 §§ 1 und 3 und 48 der Ordonnanz der Region Brüssel Hauptstadt vom 9. Juni 2022 « über die Taxidienste » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 7. Juli 2022): die VoG « Union des Chauffeurs Limousine Belge », Taoufik Azouz, die « Bre-Drive » GmbH, die « C.J.I. Trans » GmbH, Abdel-Karim Daimoussi, Ahmed Addou, die « HMD Transport » GmbH, Fraterne Kabiligi, die « Nisoufred » GmbH, die « Autoluxe » GmbH, die « DS Limo » GmbH, die « E.B.S. Clean » GmbH, die « Euro taxi luxe » GmbH, die « H&L Consulting » GmbH, die « Armtrans » GmbH, die « Belka Services » GmbH, die « J.T.I. Drive » GmbH, die « MZR » EKG, die « Brussels EU Empire Limousine » GmbH, die « HI-Drivers Services » GmbH, die « Lynatransport » GmbH, die « MLK Transport » PGmbH, die « Road Movie » GmbH, die « I.A. Trading » PGmbH, die « Aya Services » PGmbH, die « Haya Transport » EKG, die « V.T.A. » PGmbH, die « CK Limousine » GmbH, die « Elikha » EKG und die « Drivmiiz » (nunmehr « Group

Kourouka ») GmbH, unterstützt und vertreten durch RA Cyrille Dony, in Wallonisch-Brabant zugelassen.

b. Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 6. Januar 2023 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 9. Januar 2023 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die «Taxis Autolux» AG», unterstützt und vertreten durch RÄin France Vlassembrouck und RA Yassine Laghmiche, in Brüssel zugelassen, Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b), 36 und 37 derselben Ordonnanz.

c. Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 6. Januar 2023 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 9. Januar 2023 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2 Absatz 1 Nr. 8, 5 §§ 1, 2 und 3, 6 § 3, 7, 10, 26 § 2, 27 Absatz 1 Nr. 3, 30 Absatz 1 Nr. 4 und 42 bis 45 derselben Ordonnanz: der Berufsverband « Fédération Belge des Taxis », die « Fylra » GmbH, die « Cabriol » GmbH, die « Hami » EKG und Elachkar Anis, unterstützt und vertreten durch RA Sébastien Kaisergruber, in Brüssel zugelassen.

d. Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 9. Januar 2023 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 11. Januar 2023 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die « Taxi Radio Bruxellois » AG, unterstützt und vertreten durch RÄin Anne Feyt und RA Nathan Mouraux, in Brüssel zugelassen, Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 30, 42, 43, 44 und 45 derselben Ordonnanz.

Diese unter den Nummern 7905, 7910, 7911 und 7914 ins Geschäftsverzeichnis des Gerichtshofes eingetragenen Rechtssachen wurden verbunden.

Schriftsätze und Gegenerwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, unterstützt und vertreten durch RA Frédéric De Muynck, in Brüssel zugelassen,

- dem Präsidenten des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt, unterstützt und vertreten durch RA Jean-Bourtembourg, RA Matthieu de Mûelenaere und RA Ahmed Tiouririne, in Brüssel zugelassen.

Die klagenden Parteien haben Erwiderungsschriftsätze eingereicht.

Durch Anordnung vom 26. Juni 2024 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter Magali Plovie und Willem Verrijdt beschlossen, dass die Rechtssachen verhandlungsreif sind, 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 nach Ablauf dieser Frist geschlossen und die Rechtssachen zur Beratung gestellt werden.

Da keine Sitzung beantragt wurde, wurden die Rechtssachen zur Beratung gestellt.

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

II. Rechtliche Würdigung

(...)

In Bezug auf die angefochtene Ordonnanz und deren Kontext

B.1.1. Die vier verbundenen Nichtigkeitsklagen beziehen sich auf die Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 9. Juni 2022 « über die Taxidienste » (nachstehend: Ordonnanz vom 9. Juni 2022). Mit dieser wird durch die Schaffung eines einheitlichen Taxisektors eine umfangreiche Reform der individuellen Personenverkehrsleistungen vorgenommen.

B.1.2. Die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ist das Ergebnis von langen Überlegungen zur Reform des Taxisektors seit 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). Sie bezweckt, den Sektor in Anbetracht der neuen Technologien zu reformieren und den aktuellen Bedarf im Bereich der Beförderung und die in Rede stehenden Interessen (der Nutzer, Taxiunternehmen, Taxifahrer und Buchungsvermittler) miteinander in Einklang zu bringen (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, SS. 1-2).

B.1.3. Der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ist am 22. Oktober 2022 in Kraft getreten.

B.1.4. Die verbundenen Klagen beziehen sich auf die Artikel 2 Absatz 1 Nr. 8, 3 Nr. 1 Absatz 2 Buchstabe *b*) und Nr. 5, 4 § 5, 5 §§ 1, 2 und 3, 6 § 3 und § 4 Nr. 2, 7, 10 §§ 2 bis 5, 26, §§ 1 und 2, 27 Absatz 1 Nr. 3, 30, 36, 37, 42, 43, 44, 45, 47 §§ 1 und 3 und 48 der Ordonnanz. Der Gerichtshof prüft diese Bestimmungen im Rahmen jeder Rechtssache und jedes geltend gemachten Klagegrunds.

B.1.5. Artikel 2, der die für die Ordonnanz geltenden Definitionen festlegt, bestimmt:

« Dans la présente ordonnance, on entend par :

1° service de taxis : sous réserve de l'alinéa 2, tout service de transport de personnes qui réunit les conditions suivantes :

a) la course est effectuée au moyen d'un véhicule automoteur capable de transporter au maximum neuf personnes, chauffeur compris;

b) le véhicule est conduit par un chauffeur;

c) la destination de la course est fixée par l'utilisateur ou le client;

d) le prix payé pour la course est supérieur aux coûts de celle-ci;

e) le point de départ de la course se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En dérogation à l'alinéa 1er, sont exclus de cette définition les services de transport de personne qui relèvent des compétences visées à l'article 138 de la Constitution;

2° service de taxis cérémoniels : un service de taxis presté, sur réservation, dans le cadre d'une cérémonie dont le Gouvernement arrête la liste;

3° course : trajet effectué par un véhicule affecté à un service de taxis entre l'endroit où l'utilisateur monte à bord de ce véhicule (point de départ de la course) et l'endroit où l'utilisateur en descend (point d'arrivée de la course);

4° chauffeur : personne physique qui conduit un taxi de station, de rue ou de cérémonie dans le cadre de la prestation d'un service de taxis;

5° usager : la personne physique qui fait usage du service de taxis;

6° client : la personne, physique ou morale, qui contracte avec l'exploitant du service de taxis;

7° prix : la contre-prestation en argent que l'exploitant d'un service de taxis perçoit pour le service de taxis qu'il preste;

8° exploitant : la personne physique titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 5, § 2, et, conjointement, le cas échéant, la personne morale visée à l'article 5, § 3;

9° taxi de station : véhicule affecté à un service de taxis qui répond aux exigences d'identité visuelle fixées par le Gouvernement en exécution de l'article 29, § 1er, 2°, à l'exception des taxis de cérémonie;

10° taxi de rue : véhicule affecté à un service de taxis qui ne répond pas aux exigences d'identité visuelle fixées par le Gouvernement en exécution de l'article 29, § 1er, 2°, à l'exception des taxis de cérémonie;

11° taxi de cérémonie : véhicule affecté à un service de taxis cérémoniel;

12° intermédiaire de réservation : toute personne, physique ou morale, qui, de quelque façon que ce soit, intervient contre rémunération dans la mise à disposition sur le marché de services de taxis, assure la promotion des services de taxis sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux clients et usagers d'entrer en contact;

13° Administration : la subdivision du Service public régional de Bruxelles définie par le Gouvernement;

14° ordonnance de 1995 : l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

15° loi de 1974 : la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis;

16° décret flamand de 2019 : le décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré;

17° décret flamand de 2001 : le décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route;

18° décret wallon de 2007 : le décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

19° Code de la route : arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

20° jour ouvrable : chaque jour, à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux ».

In Bezug auf die Zulässigkeit der Klagen

B.2.1. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt stellt das Interesse der klagenden Parteien in den Rechtssachen Nrn.7905 und 7910 in Abrede.

B.2.2. Die zweite, die fünfte, die sechste und die achte klagende Partei in der Rechtssache Nr. 7905 sind natürliche Personen, die vor dem Inkrafttreten der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 alle eine Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer (nachstehend: Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer) besaßen. Aufgrund der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 können sie nunmehr unter anderem die Erteilung einer Genehmigung zum Betreiben eines « Straßentaxi »-Dienstes beantragen. Diese klagenden Parteien weisen das erforderliche Interesse an der Beantragung der Nichtigerklärung von Bestimmungen, die den Zugang zu der wirtschaftlichen Tätigkeit, in der sie tätig sind, und die Bedingungen für die Ausübung der erbrachten Dienste regeln, nach.

Der Umstand, dass die neue auf sie anwendbare Regelung bei einigen Aspekten eine Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen darstellen kann, ändert nichts an dieser Feststellung. Da ihre Klagen zulässig sind, ist nicht zu prüfen, ob dies auch auf die anderen klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 7905 zutrifft.

B.2.3. Die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 7910 betreibt einen Taxidienst, für den sie eine von der Flämischen Region erteilte Genehmigung hat, und kann daher Fahrten auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt durchführen, sofern sie die in Artikel 3 Nr. 1 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 vorgesehenen Bedingungen beachtet. Sie hat ein Interesse an der Klageerhebung.

B.2.4. Die Einrede wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

In Bezug auf die Rechtssache Nr. 7905

B.3.1. Die klagenden Parteien beantragen die Nichtigkeitserklärung der Artikel 3 Nr. 5, 4 § 5, 5 §§ 2 und 3, 6 § 4 Nr. 2, 10 §§ 2 bis 5, 26 § 1, 47 §§ 1 und 3 und 48 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022.

B.3.2. Die klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 7905 waren alle als Betreiber von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer im Sinne der Ordonnanz vom 27. April 1995 tätig. Diese führte in Bezug auf den Personenverkehr in Brüssel eine Unterscheidung zwischen einerseits Taxidiensten und andererseits Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die einer gesonderten rechtlichen Regelung unterlagen, ein. Artikel 2 Nr. 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 definierte 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 ».

Der Betrieb von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt unterlag 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 vorgeschrieben 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 » (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, A-368/1, S. 21).

Die Genehmigung wurde 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 Genehmigungen zum Betreiben eines Dienstes 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 verfügte (Artikel 21 Absatz 1).

Die Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer war persönlich, unteilbar und nicht übertragbar (Artikel 23) und sie führte zur Erhebung einer jährlichen und unteilbaren Steuer zulasten der natürlichen oder juristischen Person, die die Genehmigung erhalten hat (Artikel 26).

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

Die Anzahl der Genehmigungen zum Betreiben von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer war nicht begrenzt, im Gegensatz zu den Genehmigungen zum Betreiben von Taxidiensten, die gemäß Artikel 5 der Ordonnanz vom 27. April 1995 begrenzt waren.

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

B.3.3. Das Bestreben des Ordonnanzgebers, die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer zu reformieren, folgte auf eine Zeit der Rechtsunsicherheit, die von der Bedingung herrührte, dass das Fahrzeug « nicht mit einem Funksender oder -empfänger im Sinne von Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 30. Juli 1979 ausgestattet sein » durfte (Artikel 17 § 1 Nr. 9 der Ordonnanz vom 27. April 1995). Der Appellationshof Brüssel hatte in einem Entscheid vom 15. Januar 2021 unter anderem geurteilt, dass die Anwendung von Verträgen, in deren Rahmen die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer Verkehrsdienste über die elektronische Plattform UberX anbieten konnten, eine Gesetzesumgehung darstellte.

B.3.4. Mit der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 sollte auf die in B.3.3 aufgezeigte Unsicherheit und auf die von Anfang an bestehende Problematik der « unklaren » Umriss des Begriffs des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer reagiert und die « Realität verschleierter Taxidienste » bekämpft werden. Mit der Reform wird daher der Begriff der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer gestrichen und die Existenz eines « einheitlichen » Taxisektors verankert, in dem drei Kategorien von Taxifahrzeugen gleichzeitig vorhanden sind: die Standplatztaxis, die Straßentaxis und Veranstaltungstaxis.

B.3.5. Konkret müssen die Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gemäß Artikel 48 der vorerwähnten Ordonnanz eine Wahl treffen. Entweder beantragen diese Inhaber eine Genehmigung zum Betreiben eines « Straßentaxi »-Dienstes, indem sie innerhalb von drei Monaten nach dem Inkrafttreten der Ordonnanz bei der Brüsseler Verwaltung dafür einen Antrag stellen. Oder diese Inhaber unterliegen im Fall der Untätigkeit bis zum Ablauf ihrer Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die nicht erneuert wird, weiterhin der Ordonnanz von 1995.

Einzigter Klagegrund

B.4. Die klagenden Parteien leiten einen einzigen Klagegrund aus einem Verstoß durch die Artikel 3 Nr. 5, 4 § 5, 5 §§ 2 und 3, 6 § 4 Nr. 2, 10, §§ 2 bis 5, 26 § 1, 47 §§ 1 und 3 und 48 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10, 11 und 23 der Verfassung und gegen Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen (nachstehend: Sondergesetz vom 8. August 1980) in Verbindung mit der Handels- und Gewerbefreiheit, mit dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit, mit der Unternehmensfreiheit, mit den Artikeln II.3, II.4 und III.13 des Wirtschaftsgesetzbuches, mit Artikel 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit, mit dem Grundsatz des berechtigten Vertrauens und mit der Stillhalteverpflichtung ab.

B.5.1. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt führt an, dass der einzige Klagegrund für teilweise unzulässig zu erklären sei, insofern er aus einem Verstoß gegen Artikel 23 der Verfassung sowie aus der Verbindung der Artikel 10 und 11 der Verfassung mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980, mit der Handels- und Gewerbefreiheit, mit dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit, mit der Unternehmensfreiheit, mit den Artikel II.3, II.4 und III.13 des Wirtschaftsgesetzbuches und mit Artikel 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union abgeleitet sei. Die klagenden Parteien legten nämlich nicht genau dar, inwiefern gegen diese Bestimmungen verstoßen würde.

B.5.2. Im Gegensatz zu dem, was der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt geltend macht, kann aus der Klageschrift geschlossen werden, inwiefern die von den in B.5.1 genannten Bestimmungen gewährleistete Unternehmensfreiheit im Rahmen der von den klagenden Parteien geltend gemachten Diskriminierungen missachtet wäre. Das Gleiche gilt in Bezug auf Artikel 23 der Verfassung, weil die klagenden Parteien eine Einschränkung des Grundsatzes der freien Wahl der Berufstätigkeit, der unabhängig von der Handels- und Gewerbefreiheit oder der Unternehmensfreiheit in Absatz 3 Nr. 1 verankert ist, geltend machen. Der einzige Klagegrund ist daher vollständig zulässig.

B.5.3. Die Einrede wird abgewiesen.

B.6.1. 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.6.2. Artikel 23 der Verfassung bestimmt:

« Jeder hat das Recht, ein menschenwürdiges Leben zu führen.

Zu diesem Zweck gewährleistet das Gesetz, das Dekret oder die in Artikel 134 erwähnte Regel unter Berücksichtigung der entsprechenden Verpflichtungen die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechte und bestimmt die Bedingungen für ihre Ausübung.

Diese Rechte umfassen insbesondere:

1. das Recht auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit im Rahmen einer allgemeinen Beschäftigungspolitik, die unter anderem darauf ausgerichtet ist, einen Beschäftigungsstand zu gewährleisten, der so stabil und hoch wie möglich ist, das Recht auf gerechte Arbeitsbedingungen und gerechte Entlohnung sowie das Recht auf Information, Konsultation und kollektive Verhandlungen,

[...] ».

B.6.3. Artikel 23 Absatz 1 der Verfassung bestimmt, dass jeder das Recht hat, ein menschenwürdiges Leben zu führen, und Absatz 3 Nr. 1 legt unter den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechten « das Recht auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit » fest. Diese Bestimmung enthält keine näheren Angaben dazu, was diese Rechte beinhalten, die nur dem Grundsatz nach aufgeführt sind, da es Aufgabe des einzelnen Gesetzgebers ist, sie gemäß Artikel 23 Absatz 2 « unter Berücksichtigung der entsprechenden Verpflichtungen » zu gewährleisten. Der zuständige Gesetzgeber kann also Grenzen für das Recht auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit auferlegen. Diese Einschränkungen wären nur verfassungswidrig, wenn der Gesetzgeber ohne vernünftige Rechtfertigung das von den geltenden Rechtsvorschriften gebotene Schutzmaß erheblich verringern würde.

B.6.4. Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 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.6.5. 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, anhand dessen der Gerichtshof - als Regel der Zuständigkeitsverteilung - eine direkte Prüfung vornehmen darf.

B.6.6. 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.6.7. Die Unternehmensfreiheit hängt 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 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend: AEUV) gewährleistet werden, wie der Niederlassungsfreiheit (Artikel 49 des AEUV). Da die Artikel 15 und 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und die Artikel 49 und 56 des AEUV eine ähnliche Tragweite haben wie die Unternehmensfreiheit, berücksichtigt der Gerichtshof bei seiner Prüfung der angefochtenen Bestimmungen die darin geregelten Garantien.

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.*, ECLI:EU:C:2018:896, Randnr. 42).

Erster Teil des einzigen Klagegrunds

B.7.1. In dem ersten Teil bemängeln die klagenden Parteien, dass Artikel 4 § 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 die Vorrechte, die mit den « Taxis » im Sinne des königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 « zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße » (nachstehend: Straßenverkehrsordnung) verbunden sind, trotz des Bestrebens, den Taxisektor im Gebiet der zweisprachigen Region Brüssel-Hauptstadt zu vereinheitlichen, nur den Standplatztaxis vorbehält.

B.7.2. Die angefochtene Bestimmung lautet:

« Art. 4. [...] »

§ 5. Seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route ».

B.7.3. Die klagenden Parteien führen an, dass die angefochtene Bestimmung zu einem Behandlungsunterschied zwischen einerseits den Standplatztaxis, die als einzige als « Taxis » im Sinne der Straßenverkehrsordnung gälten, und andererseits den Straßentaxis führe. Die Taxis im Sinne der Straßenverkehrsordnung genießen aufgrund der Straßenverkehrsordnung Vorrechte. Sie können zum Beispiel die Fahrspuren für öffentliche Verkehrsmittel nutzen (Artikel 72.5 der Straßenverkehrsordnung) und auf den Taxis vorbehaltenen Stellplätzen parken (Artikel 70.2.1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung).

B.8.1. Laut dem Präsidenten des Parlaments und der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt sind die Standplatztaxis nicht mit den Straßentaxis vergleichbar, da die Unterscheidung zwischen den beiden nur die Fortführung einer bereits unter der Geltung der Ordonnanz vom 27. April 1995 bestehenden Klassifizierung ist.

B.8.2. Unterschied und Nichtvergleichbarkeit dürfen nicht miteinander verwechselt werden. Das vorherige Bestehen der Unterscheidung zwischen den beiden Arten von Diensten kann zwar ein Element bei der Beurteilung eines Behandlungsunterschiedes darstellen, doch es kann nicht ausreichen, um zu schlussfolgern, dass eine Nichtvergleichbarkeit vorliegen würde, da sonst der Prüfung anhand des Grundsatzes der Gleichheit und Nichtdiskriminierung jeglicher Inhalt entzogen würde.

Da beide Kategorien nunmehr als ein « Taxidienst » im Sinne von Artikel 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022, das heißt als eine Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs angesehen werden, sind sie im Lichte der Bestimmungen, die ihre jeweiligen Rechte und Pflichten vorsehen, ausreichend vergleichbar.

B.9.1. Der in B.7.3 erwähnte Behandlungsunterschied beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der Art des betriebenen Dienstes: ein Standplatztaxi-Dienst einerseits und ein Straßentaxi-Dienst andererseits. Die Art ihrer Dienstleistungen ist unterschiedlich, weil die Fahrten der Standplatztaxis im Gegensatz zu den von Straßentaxis durchgeführten Fahrten ohne vorherige Buchung an auf öffentlicher Straße befindlichen Standplätzen angeboten werden können.

B.9.2. Entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien wurde durch die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 keine vollständige Neuorganisation des Taxisektors vorgenommen, sondern eine Unterscheidung zwischen zwei Kategorien des gewerblichen Personenverkehrs beibehalten. Laut den Vorarbeiten hat der Ordonnanzgeber insbesondere betont, dass « [d]ie Standplatztaxis genau dieselben Vorrechte haben wie die aktuellen Taxis » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 5).

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 Standplatztaxis und Straßentaxi-Dienste zu unterteilen, indem jeder dieser Dienste eigenen Betriebsbedingungen unterworfen wird, zu beurteilen. Das Gleiche gilt für die Entscheidung, aus der ersten Kategorie die Fortführung einer bereits bestehenden Dienstkategorie zu machen und die zweite als eine völlig neue Kategorie einzuführen. 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.

B.10. In den Vorarbeiten zu Artikel 4 § 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es:

« Le § 5 de l'article 4 précise que seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route. Cette distinction se justifie en raison de la nature des droits spécifiquement accordés aux taxis par le Code et de la nécessité de permettre un contrôle effectivement praticable du respect de ces droits. Pour ne prendre que l'exemple le plus évident, vérifier si un taxi a le droit d'emprunter un site propre accessible aux taxis est très simple si le véhicule en question est identifiable comme tel même en mouvement. Ça ne l'est pas dans le cas contraire. La police, confrontée à un véhicule d'apparence ordinaire qui emprunte un site propre, serait contrainte d'arrêter ce véhicule pour vérifier s'il s'agit ou non d'un taxi (de rue). Il s'agit là d'un inconvénient pratique majeur. Il en irait de même, dans une moindre mesure puisqu'il n'est pas nécessaire d'arrêter le véhicule dans cette hypothèse, de la vérification du droit d'occuper un emplacement de stationnement réservé aux taxis. En ne permettant qu'aux taxis de station de bénéficier des droits accordés spécifiquement aux taxis par le Code de la route, la présente ordonnance permet donc un contrôle aisé et effectif du respect de ces droits par les autres usagers de la route » (ebenda, S. 12).

Aus den vorgenannten Arbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber die schnelle und leichte Kontrolle der Nutzung der von der Straßenverkehrsordnung erlaubten Vorrechte, das heißt der Nutzung der vorbehaltenen Fahrspuren und Parkplätze ermöglichen wollte. Dieses Ziel ist legitim.

B.11.1. Die für Standplatztaxis geltenden Anforderungen an das Erscheinungsbild sind Bestandteil ihrer Definition (Artikel 2 Nr. 9 und 29 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022). Diese von der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt festgelegten Anforderungen umfassen insbesondere eine Leuchtvorrichtung auf dem Dach des Fahrzeugs, einen Streifen mit Schachbrettmuster mit dem Logo der « Iris » an der Seite und die obligatorische schwarze Farbe (Anlage 8 des Erlasses der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt vom 6. Oktober 2022

« über die Taxidienste » (nachstehend: Erlass vom 6. Oktober 2022)). Im Gegensatz dazu ist das Aussehen eines Straßentaxis grundsätzlich nicht von einem normalen Fahrzeug zu unterscheiden, da es « optisch nicht mit dem Erscheinungsbild, das für Fahrzeuge, die für einen Standplatztaxi-Dienst bestimmt sind, vorgeschrieben ist, zu verwechseln » sein soll (Artikel 29 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022), und zwar unter Androhung einer Strafe (Artikel 36 § 1 Nr. 3 derselben Ordonnanz). In Anbetracht dieser Anforderungen konnte der Ordonnanzgeber vernünftigerweise den Standpunkt vertreten, dass eine Ausdehnung der Vorrechte der Straßenverkehrsordnung auf Straßentaxis eine leichte und effektive Feststellung der Einhaltung dieser Rechte sowohl durch die Behörden als auch durch die anderen Verkehrsteilnehmer nicht ermöglichen würde.

B.11.2. Die klagenden Parteien führen an, dass der Behandlungsunterschied dadurch hätte vermieden werden können, dass die visuelle Identifizierung nur anhand des Kennzeichens mit dem Buchstaben (Kennbuchstaben) « T » im Sinne von Artikel 4 § 4 des ministeriellen Erlasses vom 23. Juli 2001 « über die Zulassung von Fahrzeugen » oder anhand der verpflichtenden Vignette zur Identifizierung im Sinne von Artikel 17 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 und von Artikel 17 sowie Anlage 4 des Erlasses vom 6. Oktober 2022 erfolgt. Der Ordonnanzgeber war jedoch der Auffassung, dass sowohl das Kennzeichen als auch die Vignette zur Identifizierung es nicht ermöglichen, die betreffenden Fahrzeuge richtig und schnell zu identifizieren, erst recht nicht, wenn sich diese bewegen. Eine solche Entscheidung ist vor dem Hintergrund des dichten Straßenverkehrs der Hauptstadt nicht unvernünftig. Überdies hängt das Erscheinungsbild des Kennzeichens von föderalen Regelungen ab und es kann der Region Brüssel-Hauptstadt nicht vorgehalten werden, dass sie die Anwendung ihrer eigenen Rechtsvorschriften nicht von einem Kriterium abhängig macht, das sie nicht beeinflussen kann.

B.12. Der Gerichtshof muss noch prüfen, ob die angefochtenen Bestimmungen angesichts der verfolgten Zielsetzung unverhältnismäßige Folgen haben. Diesbezüglich führen die klagenden Parteien an, dass die den Standplatztaxis gewährten Vorrechte ihnen einen erheblichen Wettbewerbsvorteil zum Nachteil der Straßentaxis böten, da sie es erlaubten, Fahrten schneller und in größerer Anzahl durchzuführen.

B.13.1. Aus den online verfügbaren, vom regionalen öffentlichen Dienst Bruxelles Mobilité erhobenen Daten geht hervor, dass der Großteil des Straßennetzes der Hauptstadt keine Sonderspuren hat und dass unter diesen die für Taxis offenen überfahrbaren Sonderspuren

einen noch kleineren Anteil ausmachen. Auch die Anzahl an Taxis vorbehaltenen Stellplätzen nimmt stetig ab.

B.13.2. Außerdem hat der Ordonnanzgeber angegeben, dass die Absicht, diese Vorrechte nur der Kategorie der Standplatztaxis und somit einer begrenzten Anzahl von Fahrzeugen vorzubehalten, auch darauf abzielte, die Flüssigkeit des Brüsseler öffentlichen Verkehrsnetzes zu gewährleisten, Störungen der Fahrgeschwindigkeit vorzubeugen und das Phänomen der Saugwirkung auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu vermeiden (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, SS. 60-61). Was insbesondere das vorbehaltene Parken betrifft, hat der Ordonnanzgeber auch das alleinige Interesse der Standplatztaxis an der Nutzung dieser Stellplätze wegen der spezifischen Art ihrer Dienste geltend gemacht, anders als bei Straßentaxis, denen es untersagt ist, einen Fahrgast ohne Buchung mitzunehmen (ebenda, S. 61).

B.13.3. Unter Berücksichtigung der Art der Leistungen der Straßentaxis und der geringen Anzahl an für Taxis offenen überfahrbaren Sonderspuren sowie der vom Ordonnanzgeber genannten und in B.13.2 erwähnten Gründe des öffentlichen Interesses ist der Umfang des etwaigen Wettbewerbsnachteils nicht erwiesen und hat die angefochtene Bestimmung keine unverhältnismäßigen Folgen für die Straßentaxis.

B.14. Der erste Teil des einzigen Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Teil des einzigen Klagegrunds

B.15.1. In dem zweiten Teil beantragen die klagenden Parteien die Nichtigkeitsklärung der Artikel 5 und 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022.

B.15.2. Die in diesem Teil angefochtenen Bestimmungen lauten wie folgt:

« Art. 5. § 1er. Le Gouvernement détermine :

1° la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation;

2° la forme de l'autorisation et les mentions qui doivent y figurer.

§ 2. L'autorisation est délivrée par le Gouvernement ou son délégué et ne peut l'être qu'à une personne physique.

§ 3. L'exploitation des services de taxis autorisée conformément au § 2 peut être prise en charge par une personne morale à la condition que le titulaire de l'autorisation d'exploiter soit l'administrateur chargé de la gestion journalière de cette personne morale.

Le titulaire de l'autorisation et la personne morale visée à l'alinéa 1er sont conjointement responsables du respect des conditions visées à l'article 6 et au chapitre 2 du titre 2.

§ 4. Il ne peut être délivré qu'une seule autorisation par exploitant, laquelle doit mentionner le nombre de vignettes d'identification qui lui sont attribuées ».

« Art. 47. § 1er. Les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées initialement en application de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974 restent valables jusqu'à la date prévue par chacune de ces autorisations. Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les véhicules qui y sont enregistrés sont automatiquement considérés comme des taxis de station.

§ 2. En cas de renouvellement après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les autorisations visées au paragraphe 1er restent considérées comme ayant été initialement délivrées en application de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974.

§ 3. Les exploitants qui ont acquis une autorisation visée au paragraphe 1er dans le cadre d'une procédure de cession à titre onéreux ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission visée à l'article 10*bis*, alinéa 1er, 4°, de l'ordonnance de 1995 peuvent, dans les deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, demander au Gouvernement de leur racheter leur autorisation.

Les exploitants qui auront bénéficié du dispositif prévu à l'alinéa précédent ne pourront plus demander de nouvelles autorisations d'exploiter un service de taxis.

Le prix payé par le Gouvernement pour ce rachat est fixé forfaitairement à 35.000 euros ».

B.15.3. Der nicht angefochtene Artikel 48 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bestimmt:

« § 1er. Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 qui souhaitent prester un service de taxis de rue le font savoir à l'Administration dans les trois mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Le Gouvernement précise les modalités de la communication de l'information visée à l'alinéa 1er, laquelle doit au moins préciser le nombre des véhicules que l'exploitant était autorisé à exploiter dans le cadre d'un service de location de véhicule avec chauffeur et parmi ceux-ci, le nombre qu'il souhaite continuer à exploiter dans le cadre d'un service de taxis.

Pendant le délai visé à l'alinéa 1er, les titulaires d'autorisation visés à l'alinéa 1er sont autorisés à prester des services de taxis de rue dans le respect des conditions prévues au chapitre 2 du titre 2.

§ 2. À l'échéance du délai visé au paragraphe 1er :

1° l'exploitant qui n'a pas contacté l'Administration reste soumis au régime de l'ordonnance de 1995 jusqu'à l'échéance de son autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur, sous la réserve que cette autorisation ne pourra plus être renouvelée;

2° l'Administration attribue, dans un délai de six mois, aux exploitants qui l'ont contactée une nouvelle autorisation d'exploiter et les vignettes d'identification destinées aux véhicules de taxis de rue, conformément au paragraphe 3. L'exploitant qui, à l'issue de cette procédure, ne se verrait attribuer aucune vignette reste soumis au régime de l'ordonnance de 1995 jusqu'à l'échéance de son autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur, sous la réserve que cette autorisation ne pourra plus être renouvelée.

Le Gouvernement précise les modalités suivant lesquelles l'Administration peut demander aux exploitants qui l'ont contactée de compléter ou préciser les informations communiquées en application du paragraphe 1er, alinéa 2. Si l'exploitant ne répond pas dans le mois de l'envoi de la demande, l'Administration peut lui envoyer un rappel. Si l'exploitant ne répond pas dans le mois de l'envoi du rappel, il est automatiquement considéré comme entrant dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1er, 1°.

Jusqu'à l'attribution de la nouvelle autorisation d'exploiter et des vignettes d'autorisation, ou jusqu'à la réception de la notification de l'absence de vignette à leur attribuer, conformément à l'alinéa 1er, 2°, les exploitants concernés sont autorisés à prester des services de taxis de rue dans le respect des conditions prévues au chapitre 2 du titre 2.

§ 3. Les exploitants visés au paragraphe 1er bénéficient d'une priorité dans l'attribution des vignettes d'identification destinées aux taxis de rue. Cette priorité est organisée comme suit :

1° l'Administration donne la priorité aux exploitants qui sont en ordre de paiement de leurs impôts et de leurs cotisations sociales;

2° si le nombre d'exploitants bénéficiant de la priorité visée au 1° dépasse le nombre de vignettes d'identification destinées aux taxis de rue à attribuer, l'Administration :

a) classe ces exploitants par ordre décroissant d'ancienneté, sur la base de la date à laquelle leur a été initialement délivrée leur autorisation d'exploiter un service de location de véhicule avec chauffeur;

b) conformément à ce classement, attribue à chaque exploitant le nombre de vignettes qu'il a demandé, jusqu'à épuisement des vignettes à attribuer ».

B.15.4. Die klagenden Parteien bemängeln den Umstand, dass die Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes nunmehr natürlichen Personen unter Ausschluss von juristischen Personen vorbehalten sind, es sei denn, bei Letzteren ist der Inhaber der Genehmigung der mit

ihrer täglichen Geschäftsführung betraute Verwalter. Sie stellen ebenfalls das Fehlen einer Übergangsmaßnahme für Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die vor dem Inkrafttreten der angefochtenen Ordonnanz ausgestellt wurde, ähnlich derjenigen, die für Taxidienste im Sinne der Ordonnanz vom 27. April 1995 gilt, in Frage, insofern Letztere nach wie vor als juristische Person Inhaber einer Genehmigung sein können und es zudem möglich ist, die Genehmigung für einen Pauschalbetrag wieder an die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt zu verkaufen. Der Gerichtshof prüft diese Beschwerdegründe nacheinander.

Der grundsätzliche Ausschluss von juristischen Personen

B.16. Artikel 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 enthält die nähere Angabe, dass die Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes, sowohl von Standplatztaxis als auch Straßentaxis, nur für natürliche Personen ausgestellt werden. Das Betreiben eines Taxidienstes darf nur unter der Bedingung von einer juristischen Person übernommen werden, dass der Inhaber der Betriebsgenehmigung der mit der täglichen Geschäftsführung dieser juristischen Person betraute Verwalter ist.

In den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung heißt es:

« [L]es autorisations ne pourront plus être délivrées qu'à des personnes physiques, afin de faciliter le contrôle du respect des conditions d'exploitation imposées aux exploitants, que les ventes et changements de contrôle de sociétés exploitantes compliquent actuellement.

L'ordonnance précise que cette exigence n'interdit pas à la personne physique titulaire de l'autorisation d'exercer son activité par l'intermédiaire d'une société mais, dans cette hypothèse, d'une part, il est imposé que cette personne physique gère cette personne morale et, d'autre part, la qualité d'exploitant est attribuée conjointement à ces deux personnes, afin de faire peser sur elles deux les obligations imposées par l'ordonnance.

Cette exigence ne limite pas la liberté d'entreprendre du titulaire de l'autorisation d'exploiter puisque celui-ci ne se voit pas limité dans son droit d'organiser son activité professionnelle au-travers d'une personne morale. Dans cette circonstance, la seule exigence imposée (la gestion de cette personne morale par le titulaire de l'autorisation d'exploiter lui-même), est justifiée par les conditions qui sont requises pour pouvoir obtenir l'autorisation d'exploiter (voir le commentaire de l'article 6). Les conditions de moralité et de qualification professionnelle étant intrinsèquement liées à la personne (ou aux personnes) physique(s) exerçant l'activité, même si la possibilité de délivrer l'autorisation à une personne morale était prévue, la nouvelle ordonnance imposerait que cette personne morale démontre que ces

conditions sont remplies par la (ou les) personne(s) physique(s) en charge de sa gestion. Par ailleurs, la nouvelle ordonnance, pour garantir que ce sont bien les personnes physiques remplissant les conditions d'obtention de l'autorisation qui gèrent l'activité, ne permettra plus la cession des autorisations (sauf exception prévue à l'article 10 pour les autorisations délivrées avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance). Dans ce contexte, prévoir la possibilité de délivrer l'autorisation à une personne morale ne changerait rien sur le fond tout en compliquant le nouveau régime légal sur la forme (ce qui irait à l'encontre de l'un des objectifs de la réforme) » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, SS. 13-14).

B.17. Wie der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt betont, ist die angefochtene Bestimmung in der gleichen Weise auf Standplatztaxis und auf Straßentaxis anwendbar. Es besteht somit kein Behandlungsunterschied zwischen ihnen. Der Gerichtshof muss jedoch noch prüfen, ob diese Maßnahme nicht eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Unternehmensfreiheit für die Inhaber der Betriebsgenehmigung mit sich bringt.

B.18.1. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kommunikation mit einer natürlich Person von Natur aus leichter ist als mit einer juristischen Person. Zudem können die Bedingungen des Leumunds und der beruflichen Qualifikation *per definitionem* nur mit natürlichen Personen verbunden sein. Die Maßnahme ist daher im Lichte des Ziels der vereinfachten Kontrolle der Einhaltung der Betriebsbedingungen, wie es aus den in B.16 erwähnten Vorarbeiten hervorgeht, sachdienlich.

B.18.2. Der Ordonnanzgeber hat außerdem darauf geachtet, dass die Vorteile, insbesondere wirtschaftlicher oder steuerlicher Art, die mit dem Betreiben einer beruflichen Tätigkeit in Form einer juristischen Person verbunden sind, aufrechterhalten werden, da diese weiterhin durch die angefochtene Bestimmung erlaubt ist. Es kann folglich dieser Bestimmung weder vorgeworfen werden, dass sie die Folge hat, dass juristische Personen vom Markt der Taxidienste ausgeschlossen werden, noch dass der Verwaltungsaufwand für die Genehmigungsinhaber steigt.

B.18.3. Die Bedingung, dass der Inhaber der Betriebsgenehmigung der mit der täglichen Geschäftsführung der juristischen Person betraute Verwalter ist, stellt keine unverhältnismäßige Einschränkung der Unternehmensfreiheit dar. Personen, die ein Taxigewerbe aufnehmen möchten, treffen die Entscheidung über eine Rechtsform in Kenntnis der Sachlage, nachdem sie die Vor- und Nachteile einer etwaigen Gründung einer juristischen Person geprüft haben. Diese besondere Unternehmensform entspricht der Praxis des Sektors.

Der Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt hat daher angegeben, dass die Maßnahme bezweckt, « die Stellung der Betreiber, die zugleich Fahrer sind, zu stärken – die die überwältigende Mehrheit der aktuellen Betreiber darstellen » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, S. 7).

B.18.4. Schließlich beabsichtigte der Ordonnanzgeber, einen Markt des Weiterverkaufs von Genehmigungen zwischen juristischen Personen, der die Kontrolle der Einhaltung der Betriebsbedingungen erschwert, zu bekämpfen. Entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien existiert kein subjektives Recht darauf, dass eine juristische Person Inhaberin einer eigenen Genehmigung zur Ausübung einer Berufstätigkeit ist. Schließlich kann die Möglichkeit, eine solche von den Behörden ausgestellte Genehmigung weiterzuverkaufen, nicht als fester Bestandteil der Unternehmensfreiheit im Sinne der im Klagegrund erwähnten Bestimmungen angesehen werden.

B.19. Artikel 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 verstößt nicht gegen die Unternehmensfreiheit.

Fehlende Übergangsregelung

B.20.1. In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es:

« Dans son avis sur l'avant-projet d'ordonnance, la section de législation du Conseil d'État a, notamment, souligné que ' l'exclusion des personnes morales du régime d'autorisation d'exploiter en projet devrait être assortie de mesures transitoires adéquates et assurant un traitement conforme au principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination des personnes morales exploitant actuellement les divers services de taxis entrant dans son champ d'application '. À cet égard, il faut d'abord rappeler que le champ d'application de l'ordonnance de 1995 ne couvre pas divers services de taxis; celle-ci organise, de manière distincte du secteur de la location de véhicules avec chauffeur, le secteur du taxi. Il faut souligner, ensuite, que la nouvelle ordonnance permettra aux actuels titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis (qui peuvent être des personnes morales) de poursuivre leur activité sur la base de leur ' ancienne ' autorisation; il est donc prévu, pour ces personnes morales exploitant actuellement un service de taxis, une dérogation au nouveau principe de délivrance exclusive des autorisations à des personnes physiques » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 14).

Der Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt präzisiert:

« Pour ce faire, nous avons défini différentes mesures transitoires en fonction des situations existantes des différents acteurs afin de faciliter l'implémentation de la réforme :

- Les taxis actuels deviendront des taxis de station sans aucune formalité à effectuer. Il s'agit pour eux simplement de continuer leur activité. En revanche nous avons prévu le cas de figure où un exploitant souhaiterait mettre fin à ses activités et sortir du secteur. Pour cette catégorie d'exploitants, et si et seulement si leur licence avait été achetée et avait fait l'objet d'un avis favorable de la commission de cession, nous avons créé une possibilité temporaire de rachat de leurs autorisations. Cet aspect est particulièrement important pour les exploitants de taxis historiques, la réforme se doit d'être juste. En effet, de nombreux indépendants ont investi dans l'achat de licences avec parfois des prix très conséquents et il ne s'agissait pas de mettre tout simplement fin à l'investissement de toute une vie. La réforme ne remet pas en cause les acquis par les exploitants de taxis dans le cadre de l'ordonnance de 1995, qui a prévu certaines dispositions strictes dans lesquelles l'autorisation est, totalement ou partiellement, cessible. Ces dispositions sont maintenues dans la nouvelle ordonnance, mais exclusivement pour les autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de celle-ci, et en proportion du nombre de véhicules couverts par l'autorisation. Par contre, je le rappelle, toutes les nouvelles autorisations de taxis de station seront délivrées à une personne physique et ne seront plus cessibles.

- En ce qui concerne les LVC bruxellois, il existe deux possibilités durant la période transitoire :

- S'il souhaite devenir un taxi de rue, il se déclare alors auprès de Bruxelles Mobilité qui va dès lors l'inscrire comme taxi de rue avant de vérifier son dossier de candidature, sa conformité avec les exigences de l'ordonnance et avec les arrêtés d'exécution, et de délivrer une nouvelle autorisation;

- S'il souhaite rester un LVC dans ses conditions actuelles, la transition est également automatique, il ne doit remplir aucune démarche administrative. Bruxelles Mobilité va simplement considérer les exploitants LVC actuels qui ne se déclarent pas comme taxis de rue dans les trois mois après l'entrée en vigueur de l'ordonnance comme des LVC sur la base de l'ordonnance de 1995 » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, S. 12).

B.20.2. Der Ordonnanzgeber hat zwei verschiedene Übergangsmaßnahmen eingeführt. Die erste bezieht sich auf die Inhaber von Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes im Sinne der vorherigen Rechtsvorschriften, das heißt des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 « über die Taxidienste » (nachstehend: Gesetz vom 27. Dezember 1974) und der Ordonnanz vom 27. April 1995. Diese Maßnahme ist in Artikel 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 enthalten. Die zweite Maßnahme bezieht sich auf die Inhaber von Genehmigungen zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer im Sinne der Ordonnanz von 1995. Diese Maßnahme ist in Artikel 48 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 enthalten.

Für die Inhaber der ersten Kategorie ist vorgesehen, dass die bereits erteilten Genehmigungen als Genehmigungen zum Betreiben eines Standplatztaxi-Dienstes gültig bleiben. Sie können als solche erneuert werden. Außerdem können diese Genehmigungen unter Bedingungen entgeltlich zu einem pauschalen Preis von 35 000 Euro an die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt veräußert werden.

Für die Inhaber der zweiten Kategorie ist bei einem fehlenden Antrag auf Erteilung einer neuen Genehmigung in der Kategorie der Straßentaxis vorgesehen, dass die bereits erteilten Genehmigungen bis zu ihrem Ablauf als Genehmigungen zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer gültig bleiben. Sie können nicht erneuert werden.

B.21. Die klagenden Parteien führen an, dass die angefochtenen Bestimmungen einen ungerechtfertigten Behandlungsunterschied zwischen den beiden in B.20.2 erwähnten Personenkategorien festlegten, insofern juristische Personen, die Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes im Sinne der Ordonnanz vom 27. April 1995 seien, nicht der Pflicht unterlägen, als natürliche Person Inhaber der in Artikel 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 vorgesehenen Genehmigung zu sein, solange ihre Genehmigung erneuert werde, während juristische Personen, die Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer seien, alle in kurzer Zeit der Pflicht unterlägen, als natürliche Person Inhaber der Genehmigung zu sein.

B.22. Wenn der Gesetzgeber eine Änderung des Vorgehens für notwendig erachtet, vermag er zu beurteilen, dass dieses geänderte Vorgehen unmittelbar durchgeführt werden muss, und er ist im Prinzip nicht dazu verpflichtet, eine Übergangsregelung vorzusehen. Gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung wird nur verstoßen, wenn das Fehlen einer Übergangsregelung zu einem Behandlungsunterschied führt, für den es keine vernünftige Rechtfertigung gibt, oder wenn der Grundsatz des rechtmäßigen Vertrauens übermäßig verletzt wird. Dieser Grundsatz steht in engem Zusammenhang mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit, der es dem Gesetzgeber verbietet, ohne objektive und vernünftige Rechtfertigung das Interesse der Rechtsunterworfenen daran, die Rechtsfolgen ihrer Handlungen vorhersehen zu können, zu beeinträchtigen.

B.23. Der von den klagenden Parteien angeführte Behandlungsunterschied ist zunächst dadurch gerechtfertigt, dass die Kategorie der Standplatztaxi-Dienste in der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 als die Fortführung der Taxidienste im Sinne der Ordonnanz vom 27. April 1995 angesehen wird, während die Straßentaxidienste als eine völlig neue Kategorie angesehen werden. Wie in B.9.2 erwähnt, ist dies eine politische Entscheidung, die der Gerichtshof als solche nicht missbilligen kann.

B.24.1. Es geht sodann aus den in B.20.1 erwähnten Vorarbeiten hervor, dass der Ordonnanzgeber die erworbenen Rechte der Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes im Sinne der Ordonnanz vom 27. April 1995, die sich aus der historischen Existenz eines Wiederverkaufsmarktes für Genehmigungen für Taxidienste ergeben, gewährleisten möchte. Dieses Ziel ist legitim.

B.24.2. Gemäß Artikel 23 der Ordonnanz vom 27. April 1995 war die Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer persönlich, unteilbar und nicht übertragbar. Es existierte also kein Wiederverkaufsmarkt für Genehmigungen für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer und folglich keine erworbenen Rechte, die denen der Taxidienste im Sinne der vorerwähnten Ordonnanz ähnlich waren und die durch eine ähnliche Übergangsregelung zu schützen gewesen wären. Im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien anführen, wird den früheren Betreibern von Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer folglich keine etwaige günstige Regelung entzogen. Die gleiche Argumentation gilt für die Möglichkeit, die Genehmigung für einen Pauschalbetrag wieder an die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt zu verkaufen.

Überdies weisen die klagenden Parteien nicht nach, dass eine allgemeine Praxis der entgeltlichen Übertragung von Genehmigungen zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer existiert hätte. Aus der bloßen Möglichkeit, dass über eine Unternehmensveräußerung wegen des Umstands, dass das veräußerte Unternehmen über eine Betriebsgenehmigung verfügt, ein höherer Verkaufspreis ausgehandelt wird, ergibt sich nicht, dass der Behandlungsunterschied ungerechtfertigt wäre.

B.24.3. Schließlich bringt der Behandlungsunterschied in Anbetracht der Möglichkeit der Straßentaxis, ihre Tätigkeit in Anwendung von Artikel 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 in Form einer juristischen Person zu betreiben, keine unverhältnismäßigen Folgen mit sich.

B.25. Der zweite Teil des einzigen Klagegrunds ist unbegründet.

Dritter Teil des einzigen Klagegrunds

B.26. In dem dritten Teil führen die klagenden Parteien an, dass Artikel 10 §§ 2 bis 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 zu einem Behandlungsunterschied zwischen den Diensten des gewerblichen Personenverkehrs im Sinne der früheren Rechtsvorschriften, das heißt des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 und der Ordonnanz vom 27. April 1995, einerseits und den Vermietungen von Personenkraftwagen mit Fahrer im Sinne der Ordonnanz vom 27. April 1995 andererseits führe, insofern er eine Abweichung vom Grundsatz der Unübertragbarkeit der Betriebsgenehmigungen ausschließlich zugunsten der ersten Kategorie von Verkehrsdiensten einführe.

B.27.1. Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bestimmt:

« § 1er. Sous réserve de l'exception prévue au paragraphe 2, l'autorisation d'exploiter est personnelle et incessible.

Elle ne peut être donnée en location, sous quelque forme que ce soit.

§ 2. En dérogation au paragraphe 1er, alinéa 1er, dans l'une des hypothèses et conformément aux conditions listées aux paragraphes suivants, et après autorisation préalable du Gouvernement ou de son délégué, l'exploitant qui est titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée initialement en exécution de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974 est autorisé à céder totalement ou partiellement cette autorisation à concurrence, au maximum, du nombre de vignettes d'identification rattachées à celle-ci à la veille de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Lorsque le cessionnaire est déjà titulaire d'une autorisation d'exploiter, l'autorisation la plus récente est absorbée par l'autorisation la plus ancienne, la durée de validité de cette dernière restant seule applicable. Par la suite, le bénéfice de l'exception visée à l'alinéa 1er reste réservé aux vignettes d'identification visées au même alinéa.

§ 3. Une autorisation d'exploiter visée au paragraphe 2 peut être cédée sans conditions lorsque le cessionnaire est le conjoint, le cohabitant légal ou un parent ou allié jusqu'au

deuxième degré du titulaire de l'autorisation, en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce titulaire.

§ 4. Le titulaire d'une autorisation visée au paragraphe 2 qui l'a exploitée sans interruption pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession peut céder son autorisation à un ou plusieurs cessionnaires, aux conditions suivantes :

1° le cédant doit, pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession :

a) avoir rempli toutes les obligations qui lui incombent en vertu de la présente ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci et de son autorisation d'exploiter;

b) avoir été titulaire des vignettes d'identification qui accompagnent la cession;

2° le cessionnaire doit :

a) soit déjà être titulaire d'une autorisation d'exploiter;

b) soit répondre aux conditions de délivrance de l'autorisation d'exploiter visées à l'article 6, § 1er;

3° l'opération de cession doit avoir reçu un avis favorable de la commission de cession visée à l'article 37.

L'alinéa 1er, 1°, n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre :

1° d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal;

2° d'une procédure de faillite.

§ 5. Plusieurs personnes morales qui sont chacune titulaire d'une autorisation d'exploiter visée au § 2 peuvent, dans le cadre d'une opération d'absorption ou de fusion, céder leur autorisation à la personne morale absorbante ou à celle qui naît de la fusion. Dans ce cas, la durée de validité de l'autorisation :

1° en cas d'absorption, demeure celle de l'autorisation d'exploiter délivrée antérieurement à la personne morale absorbante;

2° en cas de fusion, est celle, parmi celles des autorisations d'exploiter délivrées antérieurement à chacune des personnes morales fusionnées, qui avait la durée de validité la plus courte.

§ 6. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de cession d'autorisation visées aux paragraphes 2 à 5, lesquelles doivent préciser au minimum :

1° les coordonnées du cédant;

2° les coordonnées du ou des cessionnaire(s);

3° le nombre de vignettes d'identification de véhicules de taxis exploités par le cédant et concernés par la cession, les numéros d'identification de ceux-ci et, en cas de pluralité de cessionnaires, la répartition des véhicules concernés entre ceux-ci;

4° le fait que la transaction s'opère à titre gratuit ou onéreux et, dans la seconde hypothèse, le prix de la transaction;

5° lorsque la demande s'inscrit dans le cadre d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal, une copie du jugement octroyant la réorganisation judiciaire ainsi que de l'extrait de ce jugement publié aux annexes du *Moniteur belge* ».

B.27.2. In diesem Teil beanstanden die klagenden Parteien nicht den Grundsatz selbst, dass die Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes im Sinne der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 persönlich und nicht übertragbar sind.

B.27.3. In den Vorarbeiten zu der angefochtenen Bestimmung heißt es:

« La nouvelle ordonnance pose, pour l'avenir, le principe du caractère personnel et de l'incessibilité des autorisations d'exploiter, qui ne pourront plus être délivrées qu'à des personnes physiques. Mais elle n'entend pas remettre en question les droits acquis par les exploitants de taxis dans le cadre de l'ordonnance de 1995, qui a prévu certaines hypothèses dans lesquelles l'autorisation est, totalement ou partiellement, cessible. Ces hypothèses sont donc maintenues dans la nouvelle ordonnance, mais exclusivement pour les autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de celle-ci, et seulement pour le nombre de vignettes qui étaient liées avant cette date à ces 'anciennes' autorisations d'exploiter. Autrement dit, [l']exploitant qui était titulaire de dix vignettes avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance et qui en obtient cinq de plus après cette entrée en vigueur ne pourra céder son autorisation d'exploiter qu'à concurrence de dix vignettes au maximum. Celui qui récupérera cette 'ancienne' autorisation pourra, à son tour, la céder par la suite.

Les hypothèses de cession actuellement consacrées par les articles 10 à 10^{ter} de l'ordonnance de 1995 sont reprises dans une formulation plus claire » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, SS. 16-17).

B.28.1. Aus den vorerwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass Artikel 10 §§ 2 bis 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 nur auf Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes Anwendung findet, die unter der Geltung der früheren Rechtsvorschriften erteilt wurden, da diese Rechtsvorschriften damals ihre Übertragung unter bestimmten Bedingungen erlaubten. Dies stellt nach Auffassung des Ordonnanzgebers ein erworbenes Recht dar. Wie in B.3.2 erwähnt, war die Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer gemäß Artikel 23 der Ordonnanz vom 27. April 1995 persönlich, unteilbar und nicht übertragbar. Die klagenden Parteien erbringen nicht den Beweis

für ihre Behauptung, dass die Übertragung unter Verstoß gegen die Vorschrift der vorerwähnten Bestimmung immer die Regel war. Außerdem hat die Absicht, den Taxisektor zu vereinheitlichen, entgegen ihren Ausführungen nicht zur Folge, dass die Unterschiede abgeschafft würden, die zwischen diesen beiden früheren Kategorien bestanden.

B.28.2. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass der beanstandete Behandlungsunterschied vernünftig gerechtfertigt und somit mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung vereinbar ist.

B.29. Der dritte Teil des einzigen Klagegrunds ist unbegründet.

Vierter Teil des einzigen Klagegrunds

B.30.1. In dem vierten Teil führen die klagenden Parteien an, dass Artikel 6 § 4 Nr. 2 Buchstabe *b)* der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die im Klagegrund erwähnten Bestimmungen, insbesondere die freie Wahl einer Berufstätigkeit, verstoße, insofern er die Bedingung festlege, dass das Fahrzeug im Kalenderjahr durchschnittlich mindestens 20 Stunden pro Woche bereitgestellt werde. Diese Maßnahme würde gegen das Recht jedes einzelnen Betreibers, der zugleich Fahrer ist, verstoßen, selbst festzulegen, wie viele Stunden er sein Fahrzeug bereitstelle. Außerdem würde sie dafür sorgen, dass es für einen Fahrer sehr schwierig oder sogar unmöglich wäre, die Tätigkeit des Betreibers, der zugleich Fahrer ist, als nebenberuflich Selbständiger auszuüben.

B.30.2. Artikel 6 § 4 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bestimmt:

« Sauf si la demande d'autorisation ne porte que sur des services de taxis cérémoniels, le demandeur ou la personne morale visée à l'article 5, § 3, avec laquelle il entend partager la qualité d'exploitant doit s'engager dans un délai de six mois à compter de la date de réception de l'autorisation :

1° disposer du nombre de véhicules affectés à un service de taxis qui correspond au nombre de vignettes d'identification qui lui ont été attribuées.

Par disposer d'un véhicule, il y a lieu d'entendre soit en être propriétaire, soit en disposer en vertu d'un contrat de vente à tempérament, de location-financement ou de location-vente;

2° pour chaque véhicule visé au 1° :

a) si l'autorisation ne porte que sur une seule vignette d'identification et que le titulaire de l'autorisation est également le chauffeur du véhicule visé au 1^o : mettre ce véhicule à la disposition du public au minimum vingt heures par semaine en moyenne par année civile;

[...] ».

B.30.3. Der Grundsatz der Bereitstellung des Fahrzeugs für die Öffentlichkeit gehört zu den Anforderungen, die den Betreibern von Standplatztaxi-Diensten und Straßentaxi-Diensten durch Artikel 26 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 auferlegt werden. Im Kommentar zu diesem Artikel heißt es:

« Le § 1er consacre explicitement l'obligation pour les exploitants de mettre leurs taxis de station et leurs taxis de rue à la disposition du public de manière effective. La raison d'être de cette obligation tient à la mission d'intérêt public que remplissent les services de taxis et au numerus clausus imposé aux taxis de station et de rue, qui imposent que le nombre de taxis autorisés soit mis à la disposition du public de manière suffisante pour répondre aux besoins » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 22).

Zudem hat der Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt bei den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 näher erläutert:

« La disponibilité du service effectif auprès du public sera également contrôlée. Cela se fera sur la base d'un ETP par véhicule sur une année civile. Une exception a été prévue pour l'exploitant-chauffeur qui exerce seul son activité en qualité d'indépendant complémentaire, qui doit s'engager à prêter un minimum de vingt heures par semaine. À noter que dans le cas où il exerce en tant qu'indépendant complémentaire, il ne peut alors engager d'autres chauffeurs sous peine de rentrer dans les conditions de base valables pour tous les exploitants » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, S. 8).

« Le Ministre-Président [...] rappelle tout d'abord que le projet d'ordonnance fait le choix de l'instauration d'un numerus clausus afin d'éviter les effets négatifs d'une offre excédentaire, notamment en termes de congestion automobile ou de pollution.

Compte tenu de ce choix, le projet d'ordonnance veut s'assurer que le nombre limité de taxis de rue et de station autorisés soient réellement à la disposition du public, c'est-à-dire exploités de manière effective afin d'offrir aux usagers un service de taxis de qualité, suffisant et disponible à toute heure de la journée et pas uniquement le week-end.

L'étude Deloitte a en effet démontré que les chauffeurs LVC étaient incités à offrir leurs services les soirées du jeudi à dimanche, plutôt que de conduire en semaine lorsque la demande est plus faible, s'assurant des revenus plus élevés du fait de la tarification dynamique non régulée appliquée par ces plateformes.

L'exigence de mise à disposition permettra également de lutter contre les autorisations dormantes. Il s'agit des autorisations qui ne sont pas réellement exploitées parce que l'exploitant n'enregistre pas un véhicule ou ne dispose pas du nombre de chauffeurs nécessaires.

L'ordonnance prévoit donc une mise à disposition effective du véhicule correspondant à un équivalent temps plein. Cependant, pour répondre à la demande concernant les exploitants-chauffeurs qui travaillent seul à titre complémentaire, il a été prévu une durée minimale de 20 heures par semaine de mise à disposition du véhicule.

Par exemple, un exploitant chauffeur peut travailler 10 heures une semaine, puis 30 heures une autre semaine et ainsi de suite. L'administration effectuera un contrôle de cette durée sur une année civile. Il précise par ailleurs que les 20 heures portent sur une mise effective du véhicule à la disposition du public » (ebenda, SS. 54-55).

B.31. Aus den vorerwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber mit dem angefochtenen Artikel 6 § 4 Nr. 2 Buchstabe *a*) die Absicht hatte, die Ausübung der Tätigkeit als Betreiber, der zugleich der Taxifahrer ist, als nebenberuflich Selbständiger zu ermöglichen und zugleich eine ausreichende Bereitstellung von Fahrzeugen angesichts ihres Auftrags im öffentlichen Interesse sicherzustellen. Es kann daraus ebenfalls geschlossen werden, dass der Ordonnanzgeber entschieden hat, die rein gelegentliche Erbringung von Taxidiensten nicht zu erlauben.

B.32. Weder das Recht auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit noch die Unternehmensfreiheit gewährleisten ein absolutes Recht darauf, die Anzahl der Stunden, in denen eine ausgeübte Tätigkeiten als Selbständiger erbracht wird, ohne jede von den Behörden festgelegte Bedingung zu bestimmen. Die Entscheidung, eine Mindeststundenzahl für die Bereitstellung eines Fahrzeugs vorzuschreiben, die für alle Betreiber, die zugleich allein tätige Fahrer sind, gilt, ist in Anbetracht des Ziels, eine ausreichende Verfügbarkeit von Fahrzeugen angesichts ihres Auftrags im öffentlichen Interesse zu gewährleisten, sachdienlich.

B.33.1. Der Ordonnanzgeber konnte im Rahmen dieser abweichenden Maßnahme vernünftigerweise den Standpunkt vertreten, dass es notwendig ist, diese Anzahl so festzulegen, dass sie sich nicht zu weit von der Grundsatzregel der Bereitstellung eines Taxifahrzeugs, ob Standplatztaxi oder Straßentaxi, entfernt, nämlich eines Vollzeitäquivalents, das von einem oder mehreren Fahrern für dasselbe Fahrzeug übernommen werden kann. Es kann nämlich nicht bestritten werden, dass eine zu große Vielfalt an Praktiken der Betreiber, die zugleich Fahrer sind und die die Mindeststundenzahl der Bereitstellung ihres Fahrzeugs selbst entscheiden könnten, schädlich für die Präsenz einer ausreichenden Anzahl an Fahrzeugen zu jedem

Zeitpunkt auf dem Gebiet der Hauptstadt sein kann. Dies gilt umso mehr, als der Taxisektor einer *numerus clausus*-Regel unterliegt. Außerdem wird die Anzahl von 20 Stunden über ein Kalenderjahr berechnet, was eine gewisse Flexibilität ermöglicht. Darüber hinaus konnte der Ordonnanzgeber entscheiden, diese Schwelle unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstarbeitszeit der Arbeitnehmer im Privatsektor, der den Großteil des Arbeitsmarktes ausmacht, ohne Rücksicht auf die Vielfalt der beruflichen Tätigkeiten festzulegen.

B.33.2. Es ist nicht bewiesen, dass die angefochtene Maßnahme die Ausübung des Taxidienstgewerbes als nebenberuflich Selbständiger übermäßig erschwert oder unmöglich macht.

B.34. Der vierte Teil des einzigen Klagegrunds ist unbegründet.

Fünfter Teil des einzigen Klagegrunds

B.35. In dem fünften Teil führen die klagenden Parteien an, dass Artikel 3 Nr. 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die im Klagegrund erwähnten Bestimmungen verstoße, insofern er die Straßentaxis von der Möglichkeit ausschließe, eine Privatkundschaft zu entwickeln und zu halten. Aus ihrer Klageschrift geht hervor, dass die klagenden Parteien unter dem Begriff « Privatkundschaft » die Möglichkeit der Kunden verstehen, ihre Dienste « direkt in Anspruch » zu nehmen.

B.36.1. Artikel 3 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bestimmt:

« En raison de la mission d'intérêt public que remplissent les services de taxis, il est interdit :

1° sous la réserve énoncée à l'alinéa suivant, d'exploiter un service de taxis sans autorisation d'exploiter délivrée conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

Tant que l'accord de coopération relatif aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région visé à l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 n'est pas entré en vigueur, l'exigence visée à l'alinéa précédent n'est pas applicable aux personnes qui disposent de la licence visée à l'article 6, § 1er, du décret flamand de 2019 ou de l'autorisation visée à l'article 25 du décret flamand de 2001 ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon de 2007, lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies :

a) la course a été réservée;

b) sauf pour les services de taxis cérémoniels, le véhicule au moyen duquel la course sera prestée se trouve en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque l'exploitant accepte de prester la course;

c) sauf pour les services de taxis cérémoniels, le point d'arrivée de la course est situé en dehors du territoire de la Région de Bruxelles- Capitale;

2° de conduire un véhicule dans le cadre de la prestation d'un service de taxis sans certificat de capacité délivré conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Cette condition n'est pas applicable dans le cadre d'une course qui répond aux conditions listées au 1°, alinéa 2, et qui est effectuée par ou pour un exploitant de service de taxis qui répond à la condition visée au 1°, alinéa 2;

3° sous la réserve prévue à l'article 19 pour les véhicules de remplacement, de prester un service de taxis au moyen d'un véhicule qui n'est pas enregistré conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Cette condition n'est pas applicable dans le cadre d'une course qui répond aux conditions listées au 1°, alinéa 2, et qui est effectuée par ou pour un exploitant de service de taxis qui répond à la condition visée au 1°, alinéa 2;

4° de mettre à la disposition des exploitants, des chauffeurs, des clients et/ou des usagers de services de taxis un service d'intermédiation de réservation sans agrément délivré conformément aux dispositions de la présente ordonnance;

5° d'accepter de prester une course proposée par un intermédiaire de réservation non agréé ».

B.36.2. Artikel 3 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bildet « das Herzstück des durch die Ordonnanz eingeführten Systems » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 11). Die klagenden Parteien beziehen ihre Kritik auf das in Nr. 5 dieses Artikels enthaltene und sowohl für Standplatztaxis als auch für Straßentaxis geltende Verbot, « die Durchführung einer Fahrt anzunehmen, die von einem nicht anerkannten Buchungsvermittler angeboten wird ».

B.36.3. Die Anerkennung der Buchungsvermittler stellt eine Neuheit der Reform des Taxisektors dar. Die Einführung eines Rahmens für sie ist die Reaktion auf das Auftreten neuer Akteure im Sektor des gewerblichen Personenverkehrs, insbesondere mit sich entwickelnden neuen Technologien. Der Ordonnanzgeber wollte zugleich diese Vermittler reglementieren, um unlautere Praktiken zu vermeiden, und ihnen eine Reihe von Bedingungen auferlegen, um die Rückverfolgbarkeit dieser Fahrten sicherzustellen.

B.36.4. Die Problematik der Privatkundschaft wurde in den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ausdrücklich angesprochen. Laut dem Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt:

« Le taxi de rue ou de station peut naturellement travailler avec une clientèle privée. L'essentiel est que les données relatives aux courses soient bien transmises à l'administration à des fins de contrôle, notamment des tarifs demandés au client.

Les exploitants ou chauffeurs qui sont contactés par leurs clients privés devront dès lors respecter les exigences réglementaires appliquées aux intermédiaires de réservation.

Il leur faudra donc disposer d'un agrément d'intermédiaire de réservation ou passer par un intermédiaire de réservation. Cet intermédiaire de réservation n'est pas forcément une multinationale, ça peut être une application gérée par une coopérative de chauffeurs ou une application gérée par un seul chauffeur dans le respect des conditions d'exploitation imposées aux intermédiaires de réservation.

Cette condition exigée est la seule qui permette de vérifier et de contrôler les conditions d'exploitation de l'ordonnance – la réservation préalable par exemple.

Sans cette condition, les taxis de rue vont circuler sur le territoire bruxellois à la recherche de clients sans réservation préalable » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, S. 59).

Er erläutert in Beantwortung auf eine gestellte Frage weiter:

« [C]'est la traçabilité qui importe et non d'interdire une clientèle privée. Dès lors il est important que l'on puisse apporter la démonstration qu'une réservation a été faite et que le client n'a pas été pris au passage. [...] Le but n'est pas d'empêcher de maintenir une clientèle privée, mais uniquement de maintenir l'équilibre entre la transparence et le fait que l'on puisse, au travers d'applications, répondre au besoin d'une clientèle privée. [...]

Le président résume qu'il n'est dès lors pas exclu d'avoir une clientèle privée, pour autant que cela reste traçable » (ebenda, SS. 74-75).

Die Grenzen des Begriffs der Privatkundschaft sind in den Vorarbeiten nicht definiert. Bei der Einbringung eines Abänderungsantrags wurde zur Sprache gebracht, dass es eine « Privatkundschaft aus Stammkunden, die sie direkt in Anspruch nehmen » gibt. « Diese könnten ohne eine regionale Buchungsplattform keine Buchungen mehr von Hotels, von Websites, die Unterkünfte anbieten, von Stammkunden usw. erhalten » (ebenda, S. 154).

B.37. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass Artikel 3 Nr. 5 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 der Möglichkeit nicht entgegensteht, dass Kunden direkt die Dienste eines Straßentaxis

in Anspruch nehmen, diese Möglichkeit aber an die Bedingung knüpft, dass der Betreiber über eine Zulassung als Buchungsvermittler verfügt. Folglich schließt die angefochtene Bestimmung die Straßentaxis nicht von der Möglichkeit aus, eine Privatkundschaft zu entwickeln und zu halten. Der Gerichtshof muss jedoch noch prüfen, ob die durch die vorerwähnte Ordonnanz eingeführte Bedingung keine unverhältnismäßigen Folgen mit sich bringt, indem sie den Aufbau einer solchen Kundschaft übermäßig erschwert.

B.38.1. Die Zulassung der Buchungsvermittler ist in den Artikeln 21 bis 25 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 geregelt, die es der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt überlässt, die praktischen Modalitäten im Einzelnen zu bestimmen. Wie in der Begründung der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 näher erläutert ist, « sind die Bedingungen für die Erteilung der Zulassung an die Bedingungen angelehnt, die für die Betriebsgenehmigung gelten. [...] Eine zusätzliche Bedingung ist vorgesehen: Die Person, die die Zulassung beantragt, muss spätestens am Vortag der Bereitstellung ihres Buchungsvermittlungsdienstes für die Öffentlichkeit eine Niederlassungseinheit in Belgien haben » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 21).

B.38.2. Unter Berücksichtigung dieser Parallelität und der marginalen zusätzlichen Bedingung der Niederlassungseinheit in Belgien ist nicht erkennbar, dass die erforderlichen Bedingungen, um die Zulassung als Buchungsvermittler zu erhalten, besonders hohe Anforderungen für einen Betreiber eines Straßentaxidienstes darstellen. Zudem zeigt die Praxis in diesem Bereich, dass dieser Status nicht nur großen oder gar multinationalen Unternehmen vorbehalten ist. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt stellt dazu fest, dass die Verwaltung zum 21. Juni 2023 54 Buchungsvermittler zugelassen hat. Von diesen sind 35 ebenfalls Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Straßentaxidienstes.

B.39. Im Übrigen bedeutet die Aufnahme einer Tätigkeit als Buchungsvermittler entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien für den Betreiber eines Straßentaxidienstes nicht, dass er eine elektronische Plattform verwalten muss, die erhebliche Mittel und Ressourcen erfordern würde. Artikel 30 Nr. 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 präzisiert nämlich, dass der Buchungsvermittler « für die Öffentlichkeit elektronisch und/oder telefonisch zugänglich » sein muss.

In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es:

« Bien que les intermédiaires apparus récemment ont en commun leur modèle technologique basé sur l'utilisation d'une application pour téléphone mobile, il ne sera pas exigé des services des intermédiaires de réservation qu'ils soient accessibles au public électroniquement. Les centrales d'appel téléphoniques sont également des intermédiaires de réservation, et elles pourront continuer à fonctionner de la sorte si elles le souhaitent » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 24).

Daraus ergibt sich, dass der Ordonnanzgeber die Zugangsmöglichkeiten nicht auf ein einziges technologisches Gerät beschränkt hat, sondern zugleich sicherstellen wollte, dass keine Fahrt ohne Buchung durchgeführt wird, und die Rückverfolgbarkeiten der Fahrten gewährleisten wollte. Überdies geben die klagenden Parteien nicht an, wie eine Inanspruchnahme ihrer Dienste, die weder über eine elektronische Plattform noch über das Telefon erfolgt, aussehen würde.

B.40. Insofern eine Privatkundschaft die Dienste eines Betreibers von Straßentaxis, der als Buchungsvermittler zugelassen ist, sowohl über eine elektronische Plattform als auch mithilfe eines Telefons in Anspruch nehmen kann, hat die angefochtene Maßnahme keine Folgen, die nicht im Verhältnis zur angestrebten Zielsetzung stehen.

B.41. Der fünfte Teil des einzigen Klagegrunds ist unbegründet.

In Bezug auf die Rechtssache Nr. 7910

Erster Klagegrund

B.42. Die klagende Partei leitet einen ersten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch die Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 Buchstabe *b*), 36 und 37 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, gegen Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

B.43.1. Die angefochtenen Artikel bestimmen:

« Art. 3. En raison de la mission d'intérêt public que remplissent les services de taxis, il est interdit :

1° sous la réserve énoncée à l'alinéa suivant, d'exploiter un service de taxis sans autorisation d'exploiter délivrée conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

Tant que l'accord de coopération relatif aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région visé à l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 n'est pas entré en vigueur, l'exigence visée à l'alinéa précédent n'est pas applicable aux personnes qui disposent de la licence visée à l'article 6, § 1er, du décret flamand de 2019 ou de l'autorisation visée à l'article 25 du décret flamand de 2001 ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon de 2007, lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies :

a) la course a été réservée;

b) sauf pour les services de taxis cérémoniels, le véhicule au moyen duquel la course sera prestée se trouve en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque l'exploitant accepte de prester la course;

c) sauf pour les services de taxis cérémoniels, le point d'arrivée de la course est situé en dehors du territoire de la Région de Bruxelles- Capitale;

[...] ».

« Art. 36. § 1er. Les comportements suivants constituent une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours jusqu'à trois mois et/ou d'une amende allant de 500 euros à 10.000 euros :

1° exploiter un service de taxis sans autorisation;

2° prester une course de taxis sous le couvert de la licence visée à l'article 6, § 1er, du décret flamand de 2019, ou de l'autorisation visée à l'article 25 du décret flamand de 2001 ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon de 2007, mais sans respecter l'ensemble des exigences liées à la délivrance et à l'exploitation de cette licence ou de cette autorisation;

3° donner les apparences d'un véhicule de taxi de station à un véhicule qui n'est pas enregistré pour prester un tel service de taxis;

4° occuper un emplacement de stationnement réservé aux taxis sans autorisation d'exploiter un service de taxis de station;

5° ne pas respecter les tarifs des services de taxis fixés par le Gouvernement;

6° négliger une injonction d'arrêt donnée par un agent qualifié.

§ 2. Sous réserve de l'hypothèse visée au paragraphe 3, toute autre violation des dispositions de la présente ordonnance ou de ses dispositions d'exécution constitue une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et/ou d'une amende allant de 26 euros à 10.000 euros.

§ 3. La violation des dispositions de la présente ordonnance relatives aux intermédiaires de réservation constitue une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours jusqu'à trois mois et/ou d'une amende allant de 1.250 euros à 25.000 euros.

§ 4. Les dispositions du livre 1er du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées aux paragraphes 1er à 3.

Toutefois, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, la peine ne peut, en cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

§ 5. En cas de concours de plusieurs infractions visées aux paragraphes 1er et 2, les montants des amendes sont cumulés sans pouvoir excéder la somme de 20.000 euros.

§ 6. Le tribunal de police est compétent pour connaître des infractions visées aux paragraphes 1er à 3.

Art. 37. § 1er. Le juge ordonne la confiscation du ou des véhicule(s) avec le(s)quel(s) l'une des infractions visées à l'article 36, § 1er, 1^o à 3^o, a été commise lorsque ce(s) véhicule(s) apparten(nen)t au condamné.

§ 2. Le juge peut ordonner la confiscation du ou des véhicule(s) avec le(s)quel(s) l'une des autres infractions visées à l'article 36, § 1er, a été commise lorsque ce(s) véhicule(s) apparten(nen)t au condamné ».

B.43.2. Aus den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 geht hervor, dass der Ordonnanzgeber dem Wettbewerb etwas entgegensetzen will, der durch Betreiber von Taxidiensten, die eine nicht aus Brüssel stammende Genehmigung haben, entsteht, wobei er zugleich seinen geringen Handlungsspielraum im Hinblick auf Artikel 92bis § 2 Buchstabe c) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 sowie die Rechtsprechung des Gerichtshofes und den Grundsatz der Wirtschafts- und Währungsunion einräumt. Er hat sich daher dafür entschieden, es strafrechtlich zu ahnden, wenn ein Betreiber, der über eine in einer anderen Region erteilte Genehmigung verfügt, seine Dienste auf Brüsseler Gebiet erbringt, ohne die Pflichten einzuhalten, die ihm in den Rechtsvorschriften dieser anderen Region auferlegt werden (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 7).

In den Kommentaren zu den angefochtenen Bestimmungen wird hinzugefügt:

« Article 3

Cet article est le cœur du système mis en place par l'ordonnance. Il pose le principe fondamental selon lequel personne ne peut, sans y avoir été autorisé au préalable, ni exploiter un service de taxis, ni travailler comme chauffeur de taxi, ni mettre à disposition une plateforme de réservation. Il est également interdit d'utiliser un véhicule dans le cadre d'un service de taxis sans l'avoir enregistré au préalable à cette fin (sauf dans le cas de l'utilisation d'un véhicule de remplacement conformément à ce que prévoit l'ordonnance) et d'accepter une course proposée par un intermédiaire de réservation non agréé.

L'article précise également que tant que l'accord de coopération dont la conclusion est imposée par la loi spéciale du 8 août 1980 pour les 'services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région' n'est pas adopté, la législation régionale ne peut pas encadrer ces services 'transrégionaux'. L'évocation de cet accord de coopération n'est pas nécessaire d'un point de vue légistique. Elle vise simplement à clarifier la situation actuelle, pour éviter toute mauvaise compréhension du champ d'application de l'ordonnance.

[...]

Article 36

L'échelle des sanctions pénales prévue par l'article 35 de l'ordonnance de 1995 est conservée, mais une série d'infractions est ajoutée à la liste de celles qui sont sanctionnées le plus sévèrement.

Parmi ces infractions, la nouvelle ordonnance reprend explicitement le fait, pour un exploitant de taxis qui offre ses services sur le territoire de la Région bruxelloise sous le couvert d'une licence/autorisation délivrée par une autre Région, de le faire en violant les obligations qui sont les siennes en vertu de la législation flamande ou wallonne à laquelle il est soumis. L'objectif n'est pas de se substituer aux autorités flamandes ou wallonnes qui ont la compétence de veiller au respect de ces législations régionales, mais de lutter contre la concurrence déloyale que représenterait, pour les titulaires d'une autorisation d'exploiter délivrée par la Région bruxelloise soumis au contrôle de la législation bruxelloise, un 'exploitant flamand' ou un 'exploitant wallon' qui assurerait, sur réservation, des courses au départ du territoire bruxellois sans être soumis au régime légal bruxellois et sans respecter le régime flamand ou wallon qui s'applique à lui.

Il ne s'agit pas, ce faisant, de régler les services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région (ce que l'ordonnance ne peut pas faire tant que l'accord de coopération *ad hoc* n'a pas été adopté; voir à ce sujet le commentaire de l'article 3). Cette mesure relève de la reconnaissance mutuelle des autorisations : l'ordonnance n'entend pas imposer elle-même quoi que ce soit aux 'exploitants flamands/wallons', elle se limite à autoriser 'ses' contrôleurs à vérifier que les exigences imposées par les deux autres Régions sont respectées. Si ce n'est pas le cas, la Région bruxelloise est en droit de considérer que l'exploitant fautif n'est pas autorisé à se prévaloir de la reconnaissance mutuelle des autorisations. Cela est conforme à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, qui a notamment jugé, dans son arrêt 41/2010, que 'Selon le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'union économique et monétaire entre les composantes de l'État, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'État [...]' (point

B.5.3, alinéa 2). Le respect des règles applicables est donc bien la condition *sine qua non* du principe de reconnaissance mutuelle. À défaut, en l'espèce, l'exploitant ne devrait respecter 'sa' législation régionale que lorsqu'il preste ses services sur le territoire de cette Région, mais n'y serait *de facto* plus tenu dès le moment où il se trouve sur le territoire d'une autre Région, puisque le service devient alors 'transrégional' et que personne ne serait compétent pour le contrôler en l'absence d'accord de coopération. Une telle interprétation n'est pas admissible.

Est également sévèrement sanctionnable le fait de 'Donner les apparences d'un véhicule de taxi de station à un véhicule qui n'est pas enregistré pour prester un tel service de taxi'. L'ordonnance de 1995 prévoit déjà une incrimination similaire (art. 35, § 1er, al. 2). L'attention est ici attirée sur le fait que l'article 33 de la nouvelle ordonnance continuera à viser les 'apparences' données à un véhicule, et pas 'l'identité visuelle' imposée aux taxis de station, pour donner à cette infraction une portée large : la reproduction de l'identité visuelle n'est pas le seul comportement infractionnel concerné; toute création d'une confusion visuelle avec un taxi de station est visée, quelle qu'elle soit.

Le § 6 maintient la compétence des tribunaux de police pour connaître des infractions listées à l'article 33, qui est déjà inscrite à l'article 35, § 4, dernier alinéa, de l'ordonnance de 1995.

Article 37

Les modalités de confiscation du/des véhicule(s) en cas d'infractions feront désormais l'objet d'un article spécifique, mais qui conserve le principe de la distinction entre les infractions impliquant la confiscation obligatoire (art. 35, § 1er, al. 3, de l'ordonnance de 1995) et celles pour lesquelles il s'agit d'une faculté laissée à l'appréciation du juge (art. 35, § 2, al. 2). Il est par ailleurs précisé que la confiscation n'est, dans les deux hypothèses, possible que pour les véhicules qui appartiennent au condamné, conformément à la remarque formulée par la section de législation du Conseil d'État dans son avis rendu sur l'avant-projet devenu l'ordonnance de 1995 » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, SS. 11 und 27-29).

B.44.1. Sowohl der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt als auch die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt führen an, dass der erste Klagegrund unzulässig sei, insofern er sich auf die Artikel 36 und 37 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 beziehe, da die klagende Partei nicht nachweise, inwiefern diese gegen die im Klagegrund erwähnten Normen verstoßen würden. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt führt außerdem an, dass der Klagegrund auch unzulässig sei, insofern er aus dem Verstoß gegen den allein geltend gemachten « Grundsatz der Verhältnismäßigkeit » abgeleitet sei.

B.44.2. Um den Erfordernissen nach Artikel 6 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof (nachstehend: Sondergesetz vom 6. Januar 1989) zu entsprechen, müssen die in der Klageschrift vorgebrachten Klagegründe angeben, welche Vorschriften, deren Einhaltung der Gerichtshof gewährleistet, verletzt wären und welche

Bestimmungen gegen diese Vorschriften verstoßen würden, und darlegen, in welcher Hinsicht diese Vorschriften durch die fraglichen Bestimmungen verletzt würden.

B.44.3. Die klagende Partei legt nicht dar, inwiefern die Artikel 36 und 37 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die im Klagegrund erwähnten Kontrollnormen verstoßen würden. Der Klagegrund ist daher nur zulässig, insofern er sich auf Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 Buchstabe *b)* der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bezieht.

B.45.1. Der Gerichtshof muss die Tragweite der Nichtigkeitsklage auf der Grundlage des Inhalts der Klageschrift bestimmen.

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.

B.45.2. Die klagende Partei beantragt nur ausdrücklich die Nichtigkeitsklärung von Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 Buchstabe *b)* der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 und nicht der Buchstaben *a)* und *c)* dieses Absatzes. Es geht jedoch aus der Darlegung in der Klageschrift hervor, dass die klagende Partei eigentlich die Folgen beanstandet, die die Kombination der in Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 vorgesehenen Bedingungen für die Inhaber einer von der Flämischen Region ausgestellten Taxierlaubnis haben, wenn sie Taxidienste auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt erbringen. Angesichts der Tragweite der Klageschrift und der kumulativen Beschaffenheit der in Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 aufgeführten Bedingungen müssen die Buchstaben *a)* und *c)* dieses Absatzes im vorliegenden Fall als untrennbar verbunden mit dem angefochtenen Buchstaben *b)* desselben Absatzes angesehen werden.

B.46. Das Sondergesetz vom 8. August 1988 zur Abänderung des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen (nachstehend: Sondergesetz vom 8. August 1988) hat in Artikel 6 § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 eine Rubrik « X » eingefügt, der zufolge die Regionen unter anderem für den « öffentliche[n] Stadt- und Nahverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs und die Taxidienste » (Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8) zuständig sind. Durch Artikel 2 § 10 des Sondergesetzes vom 16. Juli 1993 zur

Vollendung der föderalen Staatsstruktur ist der in dieser Bestimmung enthaltene Ausdruck « und die Taxidienste » durch den Ausdruck « , die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » ersetzt worden.

B.47.1. 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 auf Gebiet von mehr als einer Region befinden ».

B.47.2. Insofern das Fehlen einer Zusammenarbeit in einer Angelegenheit, für die der Sondergesetzgeber eine verpflichtende Zusammenarbeit vorsieht, weder mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der für jede Befugnisausübung gilt, noch mit der föderalen Loyalität 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.47.3. 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:

« Le projet fixe le cadre légal permettant une coopération entre les autorités nationales, les Communautés et les Régions, y compris le maintien éventuel, la création et la gestion conjointe de services et d'institutions.

Vu la nature des matières, une collaboration s'impose en tout cas dans le domaine des voies transfrontalières, des voies d'eau, des forêts, des transports urbains et vicinaux et des normes communes » (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 30).

B.48.1. Artikel 3 Absatz 1 Nr. 1 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bestimmt, dass es verboten ist, « einen Taxidienst ohne Betriebserlaubnis, die gemäß den Bestimmungen der vorliegenden Ordonnanz ausgestellt wurde, zu betreiben ». Nach Artikel 2 Nr. 1 derselben Ordonnanz ist unter einem Taxidienst im Sinne der genannten Ordonnanz « jeder Dienst des Personenverkehrs, der folgende Bedingungen erfüllt: [...] e) der Abfahrtsort liegt im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt » zu verstehen.

B.48.2. Abweichend vom Vorstehenden sieht Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 vor, dass eine solche Genehmigung nicht erforderlich ist für « Personen, die über die in Artikel 6 § 1 des flämischen Dekrets aus 2019 erwähnte Lizenz oder die in Artikel 25 des flämischen Dekrets aus 2001 erwähnte Genehmigung oder die in Artikel 3 des wallonischen Dekrets aus 2007 erwähnte Genehmigung verfügen », aber unter der Bedingung, dass die Fahrt gebucht worden ist (*a*)), dass sich das Fahrzeug außerhalb des Gebiets der Region Brüssel-Hauptstadt befindet, wenn der Betreiber die Durchführung der Fahrt annimmt (*b*)), und dass sich der Zielort der Fahrt außerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt befindet (*c*)). Die angefochtene Bestimmung legt somit spezifische und abweichende Bedingungen fest, unter denen die Inhaber einer flämischen oder wallonischen Genehmigung Taxifahrten durchführen können, deren Abfahrtsort im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt liegt.

B.49. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt führt an, dass eine Unterscheidung zwischen dem Betrieb eines Taxidienstes und der schlichten Durchführung einer Taxifahrt vorzunehmen ist, wobei sie auf die Rechtsprechung des Staatsrates (*Parl. Dok.*, Rat der Region Brüssel-Hauptstadt, 1994-1995, A-368/1, S. 44) sowie auf die zuvor vom Gerichtshof in dieser Angelegenheit erlassenen Entscheide (Entscheide Nrn. 85/2008 (ECLI:BE:GHCC:2008:ARR.085), 40/2012 (ECLI:BE:GHCC:2012:ARR.040) und 129/2015 (ECLI:BE:GHCC:2015:ARR.129)) Bezug nimmt. Jedoch kann diese Unterscheidung nicht das Fehlen eines Zusammenarbeitsabkommens rechtfertigen. In Bezug auf den Taxiverkehr besteht der Dienst im Wesentlichen in der Durchführung von Fahrten. Diesbezüglich definiert Artikel 2 Nr. 1 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 den Begriff « Taxidienst » unter Bezugnahme auf die Eigenschaften der durchgeführten Fahrt, insbesondere ihrem Abfahrtsort. Folglich beinhaltet jede Beschränkung der Möglichkeit, Fahrten durchzuführen, auch eine Beschränkung der Art und Weise, wie der betreffende Inhaber der Genehmigung seinen Dienst betreiben kann.

B.50. In dieser Weise hat der Ordonnanzgeber einseitig Bestimmungen erlassen, die sich spezifisch auf die Ausübung der Tätigkeit von Taxidiensten, die vom Gebiet der Flämischen Region und der Wallonischen Region aus betrieben werden, auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt beziehen und die sich somit über das Gebiet von mehr als einer Region erstrecken. Die Regelung solcher Fragen muss nach Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 Gegenstand eines Zusammenarbeitsabkommens sein (siehe auch im gleichen Sinne, StR, Gutachten Nr. 71.119/4 vom 23. März 2022, SS. 14-16, unter Bezugnahme auf StR, Gutachten Nr. 63.920/1/V vom 26. Oktober 2018, Randnr. 6). Im

Übrigen bestimmt Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 selbst, dass die darin festgelegten Bedingungen, nur Anwendung finden, «solange das Zusammenarbeitsabkommen über Taxidienste, die sich über das Gebiet von mehr als einer Region erstrecken, das in Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen vom 8. August 1980 nicht in Kraft getreten ist». Der Umstand, dass die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 dem nicht entgegensteht, dass die Inhaber einer nach den flämischen oder wallonischen Rechtsvorschriften ausgestellten Genehmigung ihre Fahrten in das Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt fortsetzen, führt nicht zu einer anderen Schlussfolgerung.

B.51. Der erste Klagegrund in der Rechtssache Nr. 7910 ist begründet. Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ist für nichtig zu erklären.

B.52. Da der zweite Klagegrund in der Rechtssache Nr. 7910 nicht zu einer weiterreichenden Nichtigerklärung führen könnte, braucht er nicht geprüft zu werden.

In Bezug auf die Rechtssache Nr. 7911

Erster Klagegrund

B.53. Die klagenden Parteien leiten einen ersten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch die Artikel 2 Absatz 1 Nr. 8, 5 §§ 2 und 3, 6 § 3 und 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10, 11, 26 und 27 der Verfassung in Verbindung mit der Unternehmensfreiheit, mit dem in den Artikeln 101 und 102 des AEUV und in Artikel 4 Absatz 3 des EUV verankerten freien Wettbewerb, mit den in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und in den Artikeln II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches verankerten Freiheiten und mit der in Artikel 49 des EUV verankerten Niederlassungsfreiheit sowie mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 und Absatz 5 Nr. 5 und X Nr. 8 und Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980, insofern sie es einer juristischen Person verbieten, sich direkt eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes ausstellen zu lassen oder direkt Inhaber einer solchen Genehmigung zu sein.

B.54.1. Die angefochtenen Bestimmungen lauten:

« Art. 2. Dans la présente ordonnance, on entend par :

[...]

8° exploitant : la personne physique titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 5, § 2, et, conjointement, le cas échéant, la personne morale visée à l'article 5, § 3;

[...] ».

« Art. 5. [...]

§ 2. L'autorisation est délivrée par le Gouvernement ou son délégué et ne peut l'être qu'à une personne physique.

§ 3. L'exploitation des services de taxis autorisée conformément au § 2 peut être prise en charge par une personne morale à la condition que le titulaire de l'autorisation d'exploiter soit l'administrateur chargé de la gestion journalière de cette personne morale.

[...]

Art. 6. [...]

§ 3. Lorsque le demandeur entend partager la qualité d'exploitant avec une personne morale visée à l'article 5, § 3, les conditions de moralité visées au paragraphe 2 du présent article doivent être remplies par cette personne morale et par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de cette personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale.

[...] ».

« Art. 47. § 1er. Les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées initialement en application de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974 restent valables jusqu'à la date prévue par chacune de ces autorisations. Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les véhicules qui y sont enregistrés sont automatiquement considérés comme des taxis de station.

§ 2. En cas de renouvellement après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les autorisations visées au paragraphe 1er restent considérées comme ayant été initialement délivrées en application de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974.

§ 3. Les exploitants qui ont acquis une autorisation visée au paragraphe 1er dans le cadre d'une procédure de cession à titre onéreux ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission visée à l'article 10bis, alinéa 1er, 4°, de l'ordonnance de 1995 peuvent, dans les deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, demander au Gouvernement de leur racheter leur autorisation.

Les exploitants qui auront bénéficié du dispositif prévu à l'alinéa précédent ne pourront plus demander de nouvelles autorisations d'exploiter un service de taxis.

Le prix payé par le Gouvernement pour ce rachat est fixé forfaitairement à 35.000 euros ».

B.54.2. In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es:

« La notion d'exploitant met en évidence le fait que, lorsque le titulaire de l'autorisation d'exploiter un service de taxis (qui doit obligatoirement être une personne physique; voir à ce sujet le commentaire de l'article 5) exerce cette activité via une société (ce qu'il peut faire dans le respect des conditions prévues par l'ordonnance; voir à ce sujet le commentaire de l'article 6), la qualité d'exploitant est reconnue conjointement à cette personne physique et à cette personne morale » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 10).

« Par ailleurs, les autorisations ne pourront plus être délivrées qu'à des personnes physiques, afin de faciliter le contrôle du respect des conditions d'exploitation imposées aux exploitants, que les reventes et changements de contrôle de sociétés exploitantes compliquent actuellement.

L'ordonnance précise que cette exigence n'interdit pas à la personne physique titulaire de l'autorisation d'exercer son activité par l'intermédiaire d'une société mais, dans cette hypothèse, d'une part, il est imposé que cette personne physique gère cette personne morale et, d'autre part, la qualité d'exploitant est attribuée conjointement à ces deux personnes, afin de faire peser sur elles deux les obligations imposées par l'ordonnance.

Cette exigence ne limite pas la liberté d'entreprendre du titulaire de l'autorisation d'exploiter puisque celui-ci ne se voit pas limité dans son droit d'organiser son activité professionnelle au-travers d'une personne morale. Dans cette circonstance, la seule exigence imposée (la gestion de cette personne morale par le titulaire de l'autorisation d'exploiter lui-même), est justifiée par les conditions qui sont requises pour pouvoir obtenir l'autorisation d'exploiter (voir le commentaire de l'article 6). Les conditions de moralité et de qualification professionnelle étant intrinsèquement liées à la personne (ou aux personnes) physique(s) exerçant l'activité, même si la possibilité de délivrer l'autorisation à une personne morale était prévue, la nouvelle ordonnance imposerait que cette personne morale démontre que ces conditions sont remplies par la (ou les) personne(s) physique(s) en charge de sa gestion. Par ailleurs, la nouvelle ordonnance, pour garantir que ce sont bien les personnes physiques remplissant les conditions d'obtention de l'autorisation qui gèrent l'activité, ne permettra plus la cession des autorisations (sauf exception prévue à l'article 10 pour les autorisations délivrées avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance). Dans ce contexte, prévoir la possibilité de délivrer l'autorisation à une personne morale ne changerait rien sur le fond tout en compliquant le nouveau régime légal sur la forme (ce qui irait à l'encontre de l'un des objectifs de la réforme).

Dans son avis sur l'avant-projet d'ordonnance, la section de législation du Conseil d'État a, notamment, souligné que 'l'exclusion des personnes morales du régime d'autorisation d'exploiter en projet devrait être assortie de mesures transitoires adéquates et assurant un traitement conforme au principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination des personnes morales exploitant actuellement les divers services de taxis entrant dans son champ

d'application '. À cet égard, il faut d'abord rappeler que le champ d'application de l'ordonnance de 1995 ne couvre pas divers services de taxis; celle-ci organise, de manière distincte du secteur de la location de véhicules avec chauffeur, le secteur du taxi. Il faut souligner, ensuite, que la nouvelle ordonnance permettra aux actuels titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis (qui peuvent être des personnes morales) de poursuivre leur activité sur la base de leur ' ancienne ' autorisation; il est donc prévu, pour ces personnes morales exploitant actuellement un service de taxis, une dérogation au nouveau principe de délivrance exclusive des autorisations à des personnes physiques » (ebenda, SS. 13-14).

« Article 6

[...]

Le § 3 exprime l'une des conséquences de l'attribution conjointe de la qualité d'exploitant à la personne physique qui doit être la titulaire de l'autorisation et à la personne morale via laquelle l'activité peut être exercée : le respect des conditions de moralité doit être démontré tant dans le chef de la première que dans celui de toutes les personnes qui assurent la gestion journalière de la seconde » (ebenda, SS. 14-15).

B.54.3. Der Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt ergänzt:

« En ce qui concerne les nouvelles autorisations, le choix qui a été fait est clair : toutes les nouvelles autorisations de taxis de rue, de taxis de station et de cérémonie seront incessibles et réservées aux personnes physiques. La titularité aux personnes physiques vise aussi à lutter contre la spéculation autour de la vente d'autorisation. Il est préféré un système où la plus-value est liée à l'activité effective du service taxi plutôt qu'à la vente d'une autorisation délivrée initialement gratuitement. La titularité aux personnes physiques vise également à renforcer la place des petits exploitants et des chauffeurs. De plus, c'est une conséquence logique du principe d'incessibilité. Il est préféré en effet d'octroyer de nouvelles autorisations gratuitement à des candidats exploitants-chauffeurs qui veulent se lancer dans ce beau métier plutôt que de les contraindre à déboursier des dizaines de milliers d'euros pour racheter une licence ou une société. Il indique avoir par ailleurs répondu à la remarque du Conseil d'État sur ce point, puisque dans son avis sur l'avant-projet d'ordonnance, la section de législation du Conseil d'État a notamment souligné que ' l'exclusion des personnes morales du régime d'autorisation d'exploiter en projet devrait être assortie de mesures transitoires adéquates et assurant un traitement conforme au principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination des personnes morales exploitant actuellement les divers services de taxis entrant dans son champ d'application ' » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, S. 62).

B.55. Dieser Klagegrund enthält mehrere Teile. Der Gerichtshof prüft zunächst den aus der Verteilung der Zuständigkeiten abgeleiteten Beschwerdegrund, der der vierte Teil ist.

Vierter Teil des ersten Klagegrunds

B.56. Im vierten Teil bestreiten die klagenden Parteien die Zuständigkeit der Region Brüssel-Hauptstadt, eine Verbotsmaßnahme für eine juristische Person anzunehmen, sich direkt eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes ausstellen zu lassen oder direkt Inhaber einer solchen Genehmigung zu sein, da diese Maßnahme in die Zuständigkeit des föderalen Gesetzgebers in Bezug auf das Handelsrecht und das Gesellschaftsrecht eingreifen würde.

B.57.1. Das Sondergesetz vom 8. August 1988 hat in Artikel 6 § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 eine Rubrik « X » eingefügt, der zufolge die Regionen unter anderem für den « öffentliche[n] Stadt- und Nahverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs und die Taxidienste » (Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8) zuständig sind.

B.57.2. Aufgrund von Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 Nr. 5 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 ist der föderale Gesetzgeber zuständig für das Handelsrecht und das Gesellschaftsrecht.

B.57.3. Insofern der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber nichts anderes darüber bestimmt haben, muss davon ausgegangen werden, dass sie den Gemeinschaften und den Regionen die vollständige Zuständigkeit zum Erlassen von Regeln, die mit den ihnen übertragenen Angelegenheiten verbunden sind, zugewiesen haben. Außer im Falle anders lautender Bestimmungen hat der Sondergesetzgeber die gesamte Politik auf dem Gebiet der von ihm übertragenen Angelegenheiten den Gemeinschaften und den Regionen zugewiesen.

B.58.1. Die klagenden Parteien führen an, dass die angefochtenen Bestimmungen von den Artikeln I.1 bis I.6 des Wirtschaftsgesetzbuches abwichen, die die Untrennbarkeit der Inhaberschaft einer Genehmigung zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit und ihrer tatsächlichen Ausübung festschreiben würden.

B.58.2. Die Artikel I.1 bis I.6 des Wirtschaftsgesetzbuches enthalten eine Reihe von Definitionen, die auf das übrige Gesetzbuch anwendbar sind, darunter die Definitionen des Unternehmens, der Dienstleistung oder des Dienstleistungserbringers. Im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien behaupten, betrifft keine dieser Definitionen die Inhaberschaft einer Genehmigung zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit.

B.58.3. Die angefochtenen Bestimmungen verhindern in keiner Weise die Ausübung der Zuständigkeit der Föderalbehörde auf dem Gebiet des Handelsrechts oder des Gesellschaftsrechts und erschweren diese nicht übermäßig. Durch die Beschränkung der Erteilung einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes auf natürliche Personen bei gleichzeitiger Beibehaltung der Möglichkeit, die Eigenschaft des Betreibers juristischen Personen zu übertragen, stellt die Ordonnanz die im Wirtschaftsgesetzbuch festgelegten Definitionen nicht in Frage. Überdies ist entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien nicht erkennbar, dass die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 eine neue Art von Unternehmen *sui generis* schaffen würde.

Durch die Einführung des Grundsatzes der Erteilung von Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes an natürliche Personen, wobei er ihnen zugleich den Betrieb dieses Dienstes durch eine juristische Person ermöglicht, hat der Ordonnanzgeber die Befugnis ausgeübt, die ihm Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 in Anwendung von Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen überträgt. Durch dieses Vorgehen hat der Ordonnanzgeber die Zuständigkeiten der Föderalbehörde nicht missachtet.

B.59. Der vierte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Erster Teil des ersten Klagegrunds

B.60. Im ersten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtene Maßnahme zu mehreren ungerechtfertigten Behandlungsunterschieden sowie zu einer Verletzung des Eigentumsrechts und der Vereinigungsfreiheit führe.

B.61. Artikel 16 der Verfassung bestimmt:

«Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn zum Nutzen der Allgemeinheit, in den Fällen und in der Weise, die das Gesetz bestimmt, und gegen gerechte und vorherige Entschädigung».

B.62.1. Da Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention (nachstehend: erstes Zusatzprotokoll) eine analoge Tragweite hat

wie diejenige von Artikel 16 der Verfassung, bilden die darin enthaltenen Garantien ein untrennbares Ganzes mit denjenigen, die in dieser Verfassungsbestimmung festgelegt sind, weshalb der Gerichtshof bei der Prüfung der angefochtenen Bestimmung die erstgenannte Bestimmung berücksichtigt.

B.62.2. Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls bestimmt:

« Jede natürliche oder juristische Person hat ein Recht auf Achtung ihres Eigentums. Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn, dass das öffentliche Interesse es verlangt, und nur unter den durch Gesetz und durch die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts vorgesehenen Bedingungen.

Die vorstehenden Bestimmungen beeinträchtigen jedoch in keiner Weise das Recht des Staates, diejenigen Gesetze anzuwenden, die er für die Regelung der Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse oder zur Sicherung der Zahlung der Steuern oder sonstigen Abgaben oder von Geldstrafen für erforderlich hält ».

B.62.3. Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls bietet nicht nur einen Schutz gegen eine Enteignung oder eine Eigentumsentziehung (Absatz 1 Satz 2), sondern auch gegen jeden Eingriff in das Recht auf Achtung des Eigentums (Absatz 1 Satz 1) und gegen jede Regelung der Benutzung des Eigentums (Absatz 2).

Dieser Artikel beeinträchtigt nicht das Recht eines Staates, diejenigen Gesetze anzuwenden, die er für die Regelung der Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse für erforderlich hält.

Die Einmischung in das Recht auf Achtung des Eigentums ist nur mit diesem Recht vereinbar, wenn sie in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Ziel steht, das heißt wenn dadurch nicht das faire Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen des Allgemeininteresses und denjenigen des Schutzes dieses Rechtes zerstört wird. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte vertritt ebenfalls den Standpunkt, dass die Mitgliedstaaten in diesem Bereich über einen breiten Ermessensspielraum verfügen (EuGHMR, 2. Juli 2013, *R.Sz. gegen Ungarn*, ECLI:CE:ECHR:2013:0702JUD004183811, § 38).

B.63.1. Artikel 27 der Verfassung bestimmt:

«Die Belgier haben das Recht, Vereinigungen zu bilden; dieses Recht darf keiner präventiven Maßnahme unterworfen werden».

B.63.2. Artikel 11 der Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

«(1) Jede Person hat das Recht, sich frei und friedlich mit anderen zu versammeln und sich frei mit anderen zusammenzuschließen; dazu gehört auch das Recht, zum Schutz seiner Interessen Gewerkschaften zu gründen und Gewerkschaften beizutreten.

(2) Die Ausübung dieser Rechte darf nur Einschränkungen unterworfen werden, die gesetzlich vorgesehen und in einer demokratischen Gesellschaft notwendig sind für die nationale oder öffentliche Sicherheit, zur Aufrechterhaltung der Ordnung oder zur Verhütung von Straftaten, zum Schutz der Gesundheit oder der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer. Dieser Artikel steht rechtmäßigen Einschränkungen der Ausübung dieser Rechte für Angehörige der Streitkräfte, der Polizei oder der Staatsverwaltung nicht entgegen».

B.63.3. Artikel 22 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte bestimmt:

«(1) Jedermann hat das Recht, sich frei mit anderen zusammenzuschließen sowie zum Schutz seiner Interessen Gewerkschaften zu bilden und ihnen beizutreten.

(2) Die Ausübung dieses Rechts darf keinen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Einschränkungen unterworfen werden, die in einer demokratischen Gesellschaft im Interesse der nationalen oder der öffentlichen Sicherheit, der öffentlichen Ordnung (*ordre public*), zum Schutz der Volksgesundheit, der öffentlichen Sittlichkeit oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer notwendig sind. Dieser Artikel steht gesetzlichen Einschränkungen der Ausübung dieses Rechts für Angehörige der Streitkräfte oder der Polizei nicht entgegen.

(3) Keine Bestimmung dieses Artikels ermächtigt die Vertragsstaaten des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation von 1948 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts, gesetzgeberische Maßnahmen zu treffen oder Gesetze so anzuwenden, dass die Garantien des obengenannten Übereinkommens beeinträchtigt werden».

B.63.4. Wenn eine für Belgien verbindliche Vertragsbestimmung eine ähnliche Tragweite hat wie eine der Verfassungsbestimmungen, für deren Prüfung der Gerichtshof zuständig ist und deren Verletzung geltend gemacht wird, hängen die in dieser Vertragsbestimmung enthaltenen Garantien untrennbar mit den in den betreffenden Verfassungsbestimmungen festgelegten Garantien zusammen.

Daraus folgt, dass der Gerichtshof bei der Prüfung anhand von Artikel 27 der Verfassung Artikel 11 der Europäischen Menschenrechtskonvention und Artikel 22 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte berücksichtigt, die gleichartige Rechte oder Freiheiten gewährleisten.

B.63.5. Die in Artikel 27 der Verfassung verankerte Vereinigungsfreiheit bezweckt, die Gründung von privaten Vereinigungen und die Teilnahme an ihren Aktivitäten zu gewährleisten. Sie beinhaltet das Recht, sich zu vereinigen und die interne Organisation der Vereinigung frei zu bestimmen, aber auch das Recht, sich nicht zu vereinigen.

Die organisatorische Autonomie der Vereinigungen stellt einen wichtigen Aspekt der von Artikel 11 der Europäischen Menschenrechtskonvention geschützten Vereinigungsfreiheit dar (EuGHMR, 4. April 2017, *Lovrić gegen Kroatien*, ECLI:CE:ECHR:2017:0404JUD003845815, § 71).

B.64. Die klagenden Parteien machen drei Behandlungsunterschiede geltend: erstens zwischen den natürlichen Personen und den juristischen Personen, die in den Markt für Taxidienste eintreten; zweitens zwischen den juristischen Personen, die eine unter der Geltung der früheren Rechtsvorschriften erteilte Genehmigung besitzen, und den juristischen Personen, die eine Genehmigung unter der Geltung der aktuellen Rechtsvorschriften beantragen; drittens zwischen den Betreibern und den Buchungsvermittlern. Der Gerichtshof prüft diese Behandlungsunterschiede nacheinander.

Natürliche Personen und juristische Personen, die in den Taximarkt eintreten

B.65. Die klagenden Parteien führen zunächst an, dass durch die angefochtene Maßnahme natürliche Personen und juristische Personen, die einen Genehmigungsantrag unter der Geltung der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 stellen, unterschiedlich behandelt würden, da nur die Personen der ersten Kategorie sich eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes ausstellen lassen könnten.

B.66. Juristische Personen und natürliche Personen stellen im Hinblick auf die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ausreichend vergleichbare Personenkategorien dar, da es sich in beiden Fällen

um Personen handelt, denen die Eigenschaft des Betreibers eines Taxidienstes übertragen werden kann.

B.67.1. Aus den in B.54.2 erwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass durch den Umstand, dass die Betriebsgenehmigungen nur natürlichen Personen erteilt werden können, die Kontrolle der Einhaltung der Betriebsbedingungen, die den Betreibern auferlegt werden, erleichtert werden soll. Der Ordonnanzgeber hat die Schwierigkeiten bei der Überwachung und Kommunikation, die sich aus den zahlreichen Übertragungen und Änderungen des Status der juristischen Personen ergeben, betont. Ein weiterer Grund für die Entscheidung ist die Art der zu kontrollierenden Bedingungen, nämlich die des Leumunds und der beruflichen Qualifikation, die von Natur aus mit einer natürlichen Person verbunden sind.

B.67.2. Der Umstand, dass einer juristischen Person keine eigene Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes erteilt werden kann, hat für sich genommen nicht zur Folge, dass der juristischen Person die Möglichkeit genommen wird, diese Tätigkeit auszuüben und daraus Einkünfte zu erzielen, vorausgesetzt, dass der Inhaber der Betriebsgenehmigung der mit der täglichen Geschäftsführung dieser juristischen Person betraute Verwalter ist.

Es existiert kein subjektives Recht darauf, dass eine Gesellschaft Inhaberin einer eigenen Genehmigung zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist, erst recht nicht, wenn diese von den Behörden als ein detailliert geregelter Auftrag im öffentlichen Interesse angesehen wird.

Schließlich stellt die Verpflichtung, die sich aus den angefochtenen Bestimmungen ergibt, unabhängig von Änderungen bei der Gesellschaft sicherzustellen, dass der mit der täglichen Geschäftsführung dieser juristischen Person betraute Verwalter Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes ist, damit diese Gesellschaft diese Dienstleistungen weiterhin erbringen kann, kein Hindernis oder eine Schwierigkeit dar, die unverhältnismäßige Folgen für die Vereinigungsfreiheit hätte. Der Ordonnanzgeber hat darauf geachtet, das Recht, Vereinigung zu bilden, und das Recht, die interne Organisation der Vereinigung frei zu bestimmen, nicht einzuschränken, da die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 es den Inhabern einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes ermöglicht, diesen Dienst in der Form einer Gesellschaft zu betreiben. Diesen Inhaber können weiterhin frei über die Unternehmensform

entscheiden und behalten die Möglichkeit, sich gegebenenfalls mit anderen Betreibern zusammenzuschließen.

B.67.3. Aus diesen Gründen beruht der Behandlungsunterschied auf einem objektiven und für die verfolgte Zielsetzung sachdienlichen Kriterium und hat keine unverhältnismäßigen Folgen, auch nicht im Hinblick auf die Vereinigungsfreiheit. Der Gerichtshof muss jedoch noch prüfen, ob die angefochtene Maßnahme nicht eine ungerechtfertigte Verletzung des Eigentumsrechts mit sich bringt.

B.68.1. Im vorliegenden Fall führen die klagenden Parteien an, dass die Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes einen wirtschaftlichen Wert habe und dass juristischen Personen daher der Zugang zu diesem Eigentum verwehrt werde.

B.68.2. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte ist der Auffassung, dass der Begriff « Eigentum » im Sinne von Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls eine eigenständige Bedeutung hat, die sich nicht auf das Eigentum an körperlichen Gegenständen beschränkt; bestimmte andere Rechte und Interessen, die Aktiva darstellen, können ebenfalls als « Eigentumsrechte » gelten und somit als « Eigentum » im Sinne des vorerwähnten Artikels (EuGHMR, 23. Februar 1995, *Gasus Dosier- und Fördertechnik GmbH gegen Niederlande*, ECLI:CE:ECHR:1995:0223JUD001537589, § 53; Große Kammer, 25. März 1999, *Iatridis gegen Griechenland*, ECLI:CE:ECHR:1999:0325JUD003110796, § 54).

Diesbezüglich hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte entschieden, dass eine Lizenz zur Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit ein Eigentum darstellt (EuGHMR, 13. Januar 2015, *Vékony gegen Ungarn*, ECLI:CE:ECHR:2015:0113JUD006568113, § 29; 8. April 2008, *Megadat.com SRL gegen Moldau*, ECLI:CE:ECHR:2008:0408JUD002115104, §§ 62 und 63; 10. Juli 2007, *Bimer S.A. gegen Moldau*, ECLI:CE:ECHR:2007:0710JUD001508403, § 49; 28. Juli 2005, *Rosenzweig und Bonded Warehouses Ltd. gegen Polen*, ECLI:CE:ECHR:2005:0728JUD005172899, § 49; 24. November 2005, *Capital Bank AD gegen Bulgarien*, ECLI:CE:ECHR:2005:1124JUD004942999, § 130; 7. Juli 1989, *Tre Traktörer Aktiebolag gegen Schweden*, ECLI:CE:ECHR:1989:0707JUD001087384, § 53). Der vorerwähnte Gerichtshof ist jedoch der Auffassung, dass es der Entzug einer solchen Lizenz ist, der einer Verletzung des Rechts gleichkommt, das in Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls gewährleistet

ist, wie etwa das Recht auf eine Ernteerlaubnis (EuGHMR, 7. Juni 2018, *O'Sullivan McCarthy Mussel Development Ltd gegen Irland*, ECLI:CE:ECHR:2018:0607JUD004446016, § 89). Außerdem ist diese Verletzung an die negative Folge gebunden, dass die Bedingungen einer Berufstätigkeit erheblich beeinträchtigt werden und deren Umfang eingeschränkt wird, was zu einer Verringerung der Einkünfte und des Unternehmenswerts führen kann (EuGHMR, 13. März 2012, *Malik gegen Vereinigtes Königreich*, ECLI:CE:ECHR:2012:0313JUD002378008, § 90).

B.68.3. Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls gewährleistet nicht das Recht, Güter zu erwerben (EuGHMR, 13. Juni 1979, *Marckx gegen Belgien*, ECLI:CE:ECHR:1979:0613JUD000683374, § 50; Große Kammer, 28. September 2004, *Kopecký gegen Slowakei*, ECLI:CE:ECHR:2004:0928JUD004491298, § 35). Unter gewissen Umständen können begründete Erwartungen hinsichtlich der Erzielung zukünftiger Eigentumstitel zwar dem Schutz durch die genannte Vertragsbestimmung unterliegen. Dies beinhaltet, dass es sich um einen rechtlich zwingenden Titel handelt und dass eine ausreichende Grundlage im nationalen Recht besteht, bevor ein Rechtsunterworfener eine rechtmäßige Erwartung geltend machen kann. Die bloße Hoffnung, die Nutznießung eines Eigentumsrechts zu erlangen, stellt keine solche rechtmäßige Erwartung dar (ebenda).

B.69. Es ist nicht ersichtlich, dass die juristischen Personen berechtigterweise darauf hoffen konnten, dass sie im Rahmen der vom Ordonnanzgeber angestrebten Reform des Taxisektors selbst eine zukünftige Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes erhalten könnten. Es handelt sich daher nicht um eine Verletzung des Eigentumsrechts dieser Personenkategorie.

Juristische Personen, die bereits eine Betriebsgenehmigung haben

B.70. Die klagenden Parteien führen an, dass ein Behandlungsunterschied zwischen den Personen existiere, die ab dem Inkrafttreten der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 einen Antrag auf eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes stellten, und den juristischen Personen, die bereits eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes hatten, die sie in Anwendung früherer Rechtsvorschriften erhalten hätten, insofern die Personen der zweiten Kategorie nicht dem Grundsatz unterlägen, dass die Erteilung ausschließlich an natürliche Personen erfolgt.

B.71. Aufgrund der in Artikel 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 vorgesehenen Übergangsregelung ist es den juristischen Personen, die über eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes verfügen, die ursprünglich in Anwendung des Gesetzes vom 27. Dezember 1974 oder der Ordonnanz vom 27. April 1995 erteilt wurde, gestattet, diese als Standplatztaxis zu behalten und zu verlängern. Folglich unterliegen diese juristischen Personen nicht der Verpflichtung, dass der Inhaber der Betriebsgenehmigung als natürliche Person der mit ihrer täglichen Geschäftsführung betraute Verwalter ist.

B.72. Wie in B.22 erwähnt, wird gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung nur verstoßen, wenn das Fehlen einer Übergangsregelung zu einem Behandlungsunterschied führt, für den es keine vernünftige Rechtfertigung gibt, oder wenn der Grundsatz des rechtmäßigen Vertrauens übermäßig verletzt wird.

B.73. Aus den in B.20.1 und in B.54.2 erwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber die erworbenen Rechte der Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes, die unter der Geltung der früheren Rechtsvorschriften erteilt wurde, die sich aus der historischen Existenz eines Wiederverkaufsmarktes für Genehmigungen für Taxidienste ergeben, gewährleisten möchte. In Anbetracht des Umstands, dass diese Betreiber, die juristische Personen sind, ihre Genehmigung gekauft haben und bereits in dieser Form arbeiten, gegebenenfalls seit vielen Jahren, ist es vernünftig gerechtfertigt, ihre erworbenen Rechte zu wahren. Den Betreibern, die nach dem Inkrafttreten der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 erstmalig einen Antrag auf eine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes stellen, wird ihre Genehmigung hingegen unentgeltlich ausgestellt und sie unterliegen unterschiedslos der Verpflichtung, als natürliche Person deren Inhaber zu sein, was aus den in B.67.1 bis B.69 dargelegten Gründen ausreichend gerechtfertigt ist.

B.74. Eine solche Maßnahme hat außerdem keine unverhältnismäßigen Folgen. Die angefochtene Regelung ist zwar keine Auslaufregelung, hat aber das Ziel, die Anzahl der juristischen Personen, die Inhaber einer eigenen Genehmigung zum Betreiben eines Standtaxidienstes sind, schrittweise zu verringern (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, SS. 30-31, und A-541/2, S. 48). Aus der kombinierten Anwendung der Artikel 10 und 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 geht nämlich hervor, dass die Übertragung einer von einer juristischen Person gehaltenen Genehmigung nur

unter strengen Bedingungen und nach vorheriger Genehmigung durch die Regierung erfolgen darf, insbesondere unter Beachtung der Verpflichtung, dass der Übernehmer eine natürliche Person oder in Ermangelung einer solchen eine juristische Person ist, die bereits über eine unter der Geltung der früheren Rechtsvorschriften erteilte Genehmigung verfügt. Daraus ergibt sich, dass die Übergangsregelung strikt auf die Situation der Inhaber von erworbenen Rechten beschränkt ist.

Betreiber und Buchungsvermittler

B.75. Schließlich führen die klagenden Parteien an, dass ein Behandlungsunterschied zwischen den Betreibern von Standplatztaxidiensten, die ab dem Inkrafttreten der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 einen Antrag auf Betriebsgenehmigung stellten, und den Buchungsvermittlern bestehe, insofern die Personen der zweiten Kategorie sowohl als natürliche Person als auch als juristische Person zugelassen werden könnten.

B.76. Betreiber und Buchungsvermittler üben unterschiedliche Tätigkeiten aus, für die unterschiedliche Bedingungen für die Ausübung gelten. Aufgrund von Artikel 2 Nr. 12 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ist ein Buchungsvermittler «jede natürliche oder juristische Person, die in irgendeiner Weise gegen Entgelt bei der Bereitstellung auf dem Markt von Taxidiensten tätig wird, für Taxidienste auf dem Markt wirbt oder Dienste anbietet, die es Betreibern und Kunden und Nutzern ermöglichen, miteinander in Kontakt zu treten». Folglich betreibt ein Buchungsvermittler nicht selbst einen Taxidienst und führt die Fahrten nicht persönlich aus. Diese Unterschiede können es rechtfertigen, dass juristische Personen keine Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes erhalten können, aber als Buchungsvermittler zugelassen werden können.

B.77. Der erste Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Teil des ersten Klagegrunds

B.78. Im zweiten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtenen Bestimmungen die Handels- und Gewerbefreiheit und die Unternehmensfreiheit verletzen.

B.79.1. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt macht die Unzulässigkeit des zweiten Teils des ersten Klagegrunds geltend, da die Handels- und Gewerbefreiheit sowie die Unternehmensfreiheit keine Referenznormen des Gerichtshofs seien.

B.79.2. Aus den in B.5.2 erwähnten Gründen wird die Einrede abgewiesen.

B.80.1. Dass es für eine juristische Person nicht möglich ist, selbst Inhaberin einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes zu sein, und die Bedingung, dass der Inhaber der Betriebsgenehmigung der mit der täglichen Geschäftsführung dieser juristischen Person betraute Verwalter sein muss, stellen eine Einmischung in die Freiheit der internen Organisation dieser juristischen Person und eine Beschränkung ihrer Unternehmensfreiheit dar.

B.80.2. Wie aus den in B.54.2 erwähnten Vorarbeiten hervorgeht, ist die angefochtene Maßnahme eine Maßnahme zur Kontrolle der Einhaltung der Betriebsbedingungen, die den Betreibern von Taxidiensten, die Aufträge im öffentlichen Interesse ausführen, auferlegt werden. Die Unternehmensfreiheit steht dem grundsätzlich nicht entgegen, dass eine Behörde unter solchen Umständen Kontrollmaßnahmen erarbeitet.

B.80.3. Die Maßnahme zielt insbesondere darauf ab, eine wirksame Überwachung durch die Verwaltung, ungeachtet der zahlreichen Übertragungen und Änderungen des Status der juristischen Personen, zu ermöglichen. Die vom Ordonnanzgeber verfolgten Ziele sind legitim.

Die Bindung einer Genehmigung an eine natürliche Person, ungeachtet der Form, in der das Taxigewerbe betrieben wird, stellt angesichts der Art der zu kontrollierenden Bedingungen, die inhärent mit der Person und nicht mit dem Unternehmen verbunden sind, eine für diese Ziele sachdienliche Maßnahme dar.

Da sie nicht verhindert, dass die wirtschaftliche Tätigkeit des Taxidienstes fortgesetzt und Einkünfte daraus in der Form einer juristischen Person, einschließlich einer Gesellschaft, erzielt werden, hat diese Maßnahme keine unverhältnismäßigen Folgen. Es ist außerdem nicht ersichtlich, dass die Verpflichtung, einen mit der täglichen Geschäftsführung betrauten Verwalter zu haben, der Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes ist, ein

Hindernis oder eine besondere Schwierigkeit darstellt. Überdies weisen die klagenden Parteien nicht nach, dass die Inhaberschaft der Genehmigung nur für juristische Personen einen besonderen Vorteil darstellen würde, wenn man berücksichtigt, dass sie unentgeltlich, persönlich und nicht übertragbar ist.

B.81. Der zweite Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Dritter Teil des ersten Klagegrunds

B.82. Im dritten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtenen Bestimmungen nicht mit dem freien Wettbewerb, der Niederlassungsfreiheit und den Freizügigkeitsrechten vereinbar seien.

B.83.1. Insofern sie den Betrieb eines Taxigewerbes von der Genehmigung durch eine Behörde abhängig macht, hat die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 eine Einschränkung der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit zur Folge. Jedoch bezieht sich die Kritik der klagenden Parteien nicht grundsätzlich auf die Betriebsgenehmigung, sondern auf eine Modalität für deren Ausübung.

B.83.2. Die Regel der Erteilung von Betriebsgenehmigungen nur an natürliche Personen beeinträchtigt nicht an sich die Niederlassungsfreiheit. Diese Regel steht nicht der Möglichkeit entgegen, dass eine juristische Person sich im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt niederlässt, sofern die geltenden Bedingungen eingehalten werden. Was den Grundsatz der Freizügigkeit und den Grundsatz des freien Wettbewerbs betrifft, so erklären die klagenden Parteien nicht, worin eine etwaige Verletzung bestehen würde. Schließlich weisen die klagenden Parteien nicht nach, dass das Verbot, dass juristische Personen Inhaber von Betriebsgenehmigungen sind, die Brüsseler Unternehmen bevorzugen würde.

B.84. Ohne dass es notwendig ist zu prüfen, ob das Unionsrecht im vorliegenden Fall anwendbar ist, gibt es keine Beeinträchtigung des freien Wettbewerbs, der Niederlassungsfreiheit oder der Freizügigkeit.

B.85. Der dritte Teil des ersten Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Klagegrund

B.86. Die klagenden Parteien leiten einen zweiten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch die Artikel 5 § 1, 6 und 7 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10, 11, 16 und 23 der Verfassung in Verbindung mit der Unternehmensfreiheit, die in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und in den Artikeln II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches verankert ist, und mit dem freien Wettbewerb, der in den Artikeln 101 und 102 des AEUV verankert ist, sowie mit der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 « über die Konzessionsvergabe » (nachstehend: Richtlinie 2014/23/EU) und mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 « über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates » (nachstehend: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), insofern ein System geschaffen wird, bei dem Genehmigungen unentgeltlich in der Reihenfolge des Eingangs der Anträge erteilt werden und diese auf eine Warteliste gesetzt werden, sobald der *numerus clausus* erreicht ist.

B.87.1. Die angefochtenen Bestimmungen lauten wie folgt:

« Art. 5. § 1er. Le Gouvernement détermine :

1° la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation;

2° la forme de l'autorisation et les mentions qui doivent y figurer.

[...]

Art. 6. § 1er. Pour que sa demande d'autorisation soit recevable, un demandeur doit remplir les conditions de moralité visées au paragraphe 2 et les conditions de qualification professionnelle et de solvabilité fixées par le Gouvernement.

§ 2. La demande d'autorisation est irrecevable si le demandeur fait l'objet, en Belgique ou à l'étranger, de l'une des condamnations suivantes ayant force de chose jugée :

1° une condamnation datant de moins de dix ans à une peine criminelle, avec ou sans sursis;

2° une condamnation datant de moins de cinq ans pour infraction :

a) aux dispositions du livre 2, titre III, chapitres I à V et au titre IX, chapitres I et II du Code pénal;

b) aux dispositions du livre IV, titre 1er, chapitre 1er, ou du livre VI, titre 4, chapitres 1er et 2, du Code de droit économique;

c) à la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public et modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes afin de pénaliser l'acte de discrimination;

d) aux dispositions du titre IV de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes;

e) aux dispositions du titre IV de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination;

f) aux dispositions de la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme ou la xénophobie.

Il n'est pas tenu compte des condamnations effacées ou pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation.

S'agissant des condamnations prononcées par une juridiction étrangère, il est tenu compte de toute condamnation s'appliquant à un fait qui, d'après la loi belge, constitue une des infractions visées à la présente disposition.

Le demandeur communique à l'Administration, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, un extrait de casier judiciaire délivré conformément à l'article 596, alinéa 1er, du Code d'instruction criminelle datant de moins de 3 mois. Selon les mêmes modalités, le demandeur établi depuis moins de cinq ans en Belgique communique une attestation équivalente émanant de l'autorité étrangère compétente établissant ses bonnes conduites, vie et mœurs antérieures à sa venue en Belgique ou, subsidiairement, la preuve qu'il bénéficie du statut de réfugié.

§ 3. Lorsque le demandeur entend partager la qualité d'exploitant avec une personne morale visée à l'article 5, § 3, les conditions de moralité visées au paragraphe 2 du présent article doivent être remplies par cette personne morale et par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de cette personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale.

§ 4. Sauf si la demande d'autorisation ne porte que sur des services de taxis cérémoniels, le demandeur ou la personne morale visée à l'article 5, § 3, avec laquelle il entend partager la qualité d'exploitant doit s'engager dans un délai de six mois à compter de la date de réception de l'autorisation :

1° disposer du nombre de véhicules affectés à un service de taxis qui correspond au nombre de vignettes d'identification qui lui ont été attribuées.

Par disposer d'un véhicule, il y a lieu d'entendre soit en être propriétaire, soit en disposer en vertu d'un contrat de vente à tempérament, de location-financement ou de location-vente;

2° pour chaque véhicule visé au 1° :

a) si l'autorisation ne porte que sur une seule vignette d'identification et que le titulaire de l'autorisation est également le chauffeur du véhicule visé au 1° : mettre ce véhicule à la disposition du public au minimum vingt heures par semaine en moyenne par année civile;

b) dans les autres cas : disposer, pour chaque véhicule visé au 1°, d'au moins un équivalent temps plein de chauffeur presté;

soit par un ou plusieurs tiers engagé(s) dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante;

soit par le titulaire de l'autorisation lui-même et par un ou plusieurs tiers engagé(s) dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante.

§ 5. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées aux paragraphes précédents peut être rapportée.

Art. 7. § 1er. Lorsque le nombre de vignettes d'identification fixé par le Gouvernement conformément à l'article 4 § 2, ou, le cas échéant, conformément à l'article 4, § 4, est atteint, le demandeur qui a introduit une demande d'autorisation recevable est informé du fait que, sauf refus exprès de sa part dans le délai fixé par le Gouvernement ou son délégué, sa demande est inscrite sur une liste d'attente pseudonymisée publiée sur un site internet géré par l'Administration.

§ 2. L'inscription sur la liste d'attente s'opère de manière chronologique, suivant le jour et l'heure du dépôt des documents ayant permis d'établir la recevabilité de la demande.

§ 3. Il ne peut y avoir qu'une seule inscription par demandeur, laquelle ne peut viser l'attribution que de deux vignettes d'identification au maximum.

§ 4. Selon les modalités déterminées par le Gouvernement, le demandeur inscrit sur la liste d'attente confirme annuellement son souhait de maintenir cette inscription en démontrant qu'il remplit toujours les conditions visées à l'article 6.

§ 5. Lorsqu'une (ou plusieurs) vignette(s) d'identification est/sont attribuable(s), l'Administration en informe la personne en tête de la liste d'attente et l'invite à lui faire savoir dans un délai de vingt jours ouvrables si elle souhaite se voir attribuer cette ou ces vignettes, dans la limite du nombre de vignettes visé dans sa demande d'autorisation. À défaut de réponse envoyée dans ce délai ou en cas de réponse négative :

1° le demandeur est retiré de la liste d'attente;

2° l'Administration contacte le demandeur suivant sur la liste, et ainsi de suite jusqu'à attribution de toutes les vignettes attribuables.

§ 6. Le présent article n'est pas applicable aux demandes d'autorisation qui ne portent que sur des services de taxis cérémoniels ».

B.87.2. In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es:

« Actuellement, l'article 6 de l'ordonnance de 1995 prévoit que l'autorisation est délivrée par adjudication publique au terme d'une comparaison des offres qui prend notamment en compte le prix proposé par les demandeurs d'autorisation. La nouvelle ordonnance abandonne ce système. Les autorisations seront délivrées gratuitement (sous réserve des redevances et/ou taxes qui peuvent être directement ou indirectement liées à l'autorisation d'exploiter) » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 12);

« Cet article [7] organise la manière dont les autorisations seront attribuées si les demandes dépassent le numerus clausus fixé par le Gouvernement : une liste d'attente sera établie, sur laquelle les demandes qui remplissent les conditions de l'article 6 seront inscrites par ordre chronologique. Le demandeur qui ne souhaite pas être inscrit sur la liste pourra refuser de l'être. Pour limiter au maximum les démarches imposées aux demandeurs, tout en s'assurant que la liste reste à jour, il sera demandé annuellement aux demandeurs qui souhaitent rester inscrits de confirmer qu'ils remplissent toujours aux conditions de l'article 6. Lorsque des vignettes sont attribuables (soit parce que des vignettes précédemment attribuées ont été restituées à l'Administration, soit parce que le numerus clausus a été augmenté), elles le sont dans l'ordre de la liste, avec un maximum de deux vignettes par demandeur. Cette limite vise à empêcher qu'un demandeur placé en haut de la liste puisse obtenir toutes les vignettes disponibles, au détriment des autres. Elle est, par ailleurs, cohérente avec la réalité actuelle du secteur, qui est composé, dans une grande majorité, d'exploitants chauffeurs qui ne disposent que d'un véhicule, parfois deux » (ebenda, S. 15).

B.88.1. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt macht die Unzulässigkeit des zweiten Klagegrunds, insoweit er sich auf die Artikel 5 und 6 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bezieht, geltend. Die klagenden Parteien würden nicht angeben, inwiefern diese die im Klagegrund angegebenen Referenznormen missachteten.

B.88.2. Aus der Klageschrift geht hervor, dass die klagenden Parteien das Gesamtverfahren zur Erteilung der Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes, das sich nunmehr auf das Einreichungsdatum stützt, bemängeln. Sie sind der Auffassung, dass sich der Ordonnanzgeber für ein System hätte entscheiden müssen, das demjenigen ähnelt, das unter der Geltung der Ordonnanz vom 27. April 1995 Anwendung fand, als die Betriebsgenehmigung nach einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren erteilt wurde. Folglich beschränkt sich der Klagegrund nicht nur auf die durch Artikel 7 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 eingeführte Warteliste.

B.88.3. Die Einrede wird abgewiesen.

Erster Teil des zweiten Klagegrunds

B.89.1. Im ersten Teil machen die klagenden Parteien einen Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung, gegen das Eigentumsrecht und gegen das Recht auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit geltend, insofern die neuen Betriebsgenehmigungen unentgeltlich sind, während die vorherigen gegen Entgelt erworbenen Genehmigungen in Anwendung der Übergangsregelung weiterhin verwertet werden können.

B.89.2. Die klagenden Parteien erläutern nicht näher, inwiefern die angefochtenen Bestimmungen gegen die Rechte auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit verstoßen würden. Folglich beschränkt der Gerichtshof seine Prüfung auf die Vereinbarkeit der angefochtenen Bestimmungen mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung sowie mit dem Eigentumsrecht.

B.90. Insoweit im ersten Teil des Klagegrunds bemängelt wird, dass die angefochtenen Bestimmungen die Unentgeltlichkeit der Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes einführen, erfordert er in Wirklichkeit einen Vergleich der Bedingungen für die Erteilung dieser Genehmigungen unter der Geltung der aufeinanderfolgenden Rechtsvorschriften. Gegen den Gleichheitsgrundsatz kann jedoch nur verstoßen werden, wenn ein Gesetzgeber ohne vernünftige Rechtfertigung zwei vergleichbare Kategorien von Personen ungleich behandelt, und nicht, wenn er eine gleiche Kategorie von Personen in zwei aufeinanderfolgenden Gesetzgebungen unterschiedlich behandelt.

Der erste Teil des zweiten Klagegrunds ist also unbegründet, insoweit er die von der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 geschaffene Situation mit der vergleicht, die vor ihrer Annahme bestand.

B.91. Der Gerichtshof muss ferner prüfen, ob das Nebeneinander von Personen, die Inhaber der neuen Betriebsgenehmigungen sind, und von Personen, die Inhaber früherer Genehmigungen sind, aufgrund der Übergangsregelung nicht einen ungerechtfertigten Behandlungsunterschied oder eine Verletzung des Eigentumsrechts darstellt.

B.92. Aus den in B.20.1, in B.54.2 und B.87.2 erwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber die Entscheidung zur Unentgeltlichkeit der Betriebsgenehmigungen mit dem Bestreben rechtfertigt, die Spekulation zu bekämpfen, und den Taximarkt für neue Betreiber, die zugleich Fahrer sind, zu öffnen. Der Grund für die Entscheidung, das Vorhandensein von entgeltlichen Genehmigungen für die Personen, die sie bereits besitzen, bis zum Ablauf und möglicherweise auf unbestimmte Zeit beizubehalten, ist wiederum das Bestreben, die erworbenen Rechte zu wahren. Diese Ziele sind legitim.

B.93.1. Aufgrund der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 haben die Betriebsgenehmigungen nunmehr für Neueinsteiger keinen Geldwert mehr. Der Ordonnanzgeber konnte vernünftigerweise den Standpunkt vertreten, dass das Bestreben, den Taxisektor zu dynamisieren, es erforderlich macht, ein System des Zugangs zu Genehmigungen durch Kauf und Wiederverkauf rückgängig zu machen, das eine Einschränkung des Zugangs zum Sektor zur Folge hatte. Außerdem schadet die Wahrung der erworbenen Rechte für Inhaber früherer Genehmigungen und das Nebeneinander mit neuen Genehmigungen nicht per se den Neueinsteigern, die im Gegenteil begünstigt werden, da sie nicht mehr für den Erwerb einer Genehmigung zahlen müssen. Entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien kann das erworbene Recht dieser früheren Inhaber von Genehmigungen nicht so ausgelegt werden, dass es sich auf den Wert der Genehmigung bezieht, der unabhängig von der beschlossenen Reform erhalten bleiben sollte.

B.93.2. Das Nebeneinander von Genehmigungen, die einen finanziellen Wert haben, und Genehmigungen, die keinen solchen Wert haben, schafft nur dann einen möglichen Vorteil zugunsten der Genehmigungen der ersten Kategorie, wenn eine Übertragung gegen Entgelt erfolgen kann. Jedoch macht Artikel 10 § 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 diese Möglichkeit der Übertragung, die eine Ausnahme darstellt, von einer Reihe von Bedingungen abhängig. Aus den in B.74 dargelegten Gründen ist die Übergangsregelung zudem strikt auf die Situation von Inhabern erworbener Rechte beschränkt. Die angefochtenen Bestimmungen haben daher keine Folgen, die nicht im Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen.

B.94. Der erste Teil des zweiten Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Teil des zweiten Klagegrunds

B.95. Im zweiten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die fehlende öffentliche Ausschreibung gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung in Verbindung mit dem Grundsatz des freien Wettbewerbs verstoße.

B.96. Insoweit im zweiten Teil des Klagegrunds die Aufgabe des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens für jeden Antrag auf Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes kritisiert wird, erfordert er in Wirklichkeit einen Vergleich der Bedingungen für die Erteilung dieser Genehmigungen unter der Geltung der aufeinanderfolgenden Rechtsvorschriften. Wie in B.90 erwähnt, kann gegen den Gleichheitsgrundsatz nur verstoßen werden, wenn ein Gesetzgeber ohne vernünftige Rechtfertigung zwei vergleichbare Kategorien von Personen ungleich behandelt, und nicht, wenn er eine gleiche Kategorie von Personen in zwei aufeinanderfolgenden Gesetzgebungen unterschiedlich behandelt.

Dieser Teil des Klagegrunds ist also unbegründet, insoweit er die von der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 geschaffene Situation mit der vergleicht, die vor ihrer Annahme bestand.

B.97. Der Gerichtshof muss ferner prüfen, ob die angefochtenen Bestimmungen gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit dem Grundsatz des freien Wettbewerbs, wie er in den Artikeln 101 und 102 des AEUV verankert ist, verstoßen, insofern die letztgenannten Artikel eine öffentliche Ausschreibung für die Erteilung von Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes erfordern würden.

B.98. Artikel 101 des AEUV verbietet alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts bezwecken oder bewirken. Artikel 102 des AEUV verbietet Unternehmen die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Binnenmarkt oder auf einem wesentlichen Teil desselben, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

Obgleich sich die Artikel 101 und 102 des AEUV an Unternehmen richten, begründet Artikel 4 Absatz 3 des EUV für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung, keine Maßnahmen zu treffen oder beizubehalten, die die praktische Wirksamkeit der vorerwähnten Artikel 101 und 102 des AEUV ausschalten könnten (EuGH, 16. November 1977, 13/77, *SA G.B.-INNO-B.M.*, ECLI:EU:C:1977:185, Randnrn. 31 und 32; 23. April 1991, C-41/90, *Höfner und Elser*, ECLI:EU:C:1991:161, Randnr. 26; 18. Juni 1991, C-260/89, *ERT AE*, ECLI:EU:C:1991:254, Randnr. 35; 19. Mai 1993, C-320/91, *Corbeau*, ECLI:EU:C:1993:198, Randnrn. 10 und 11).

B.99. Im vorliegenden Fall beanstanden die klagenden Parteien, dass der Ordonnanzgeber ein Verfahren eingeführt habe, das sie als wettbewerbswidrig bezeichnen.

B.100. Artikel 6 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 macht die Zulässigkeit des Genehmigungsantrags von der Einhaltung bestimmter Bedingungen des Leumunds, der beruflichen Qualifikation und der Zahlungsfähigkeit abhängig. Wenn keine Identifikationsvignetten mehr verfügbar sind, hängt die Zuteilung der Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 7 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 von dem Platz ab, den der Betreffende auf einer Warteliste einnimmt. Dieser Platz wird durch den Zeitpunkt bestimmt, an dem die Zulässigkeit des Antrags festgestellt werden konnte. Die pseudonymisierte Warteliste wird auf einer von der Verwaltung verwalteten Website veröffentlicht.

Entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien kann dem Ordonnanzgeber nicht vorgehalten werden, dass nicht jedes Mal, wenn eine oder mehrere Identifikationsvignetten neu zugeteilt werden können, zu prüfen ist, welcher Antragsteller das günstigste Angebot hat. In Anbetracht der Art der Taxidienste und der von der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt festgelegten Tarife, die für sie gelten (Artikel 31 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022), des Umstands, dass die Antragsteller in jedem Fall die oben genannten Bedingungen des Leumunds, der beruflichen Qualifikation und der Zahlungsfähigkeit erfüllen müssen, sowie angesichts der relativ großen Zahl von Betriebsgenehmigungen und der damit möglicherweise verbundenen Wechsel gebietet es der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung nicht, dass systematisch ein solcher *in concreto*-Vergleich jedes von den Antragstellern eingereichten Angebots vorgenommen werden muss. Es ist vernünftig gerechtfertigt, die Zuteilung neuer Betriebsgenehmigungen für Taxidienste von der Reihenfolge, in der die Antragsteller auf der vorerwähnten Warteliste aufgeführt sind, abhängig zu machen. Ein solches Verfahren beruht auf einem objektiven und transparenten Kriterium, behandelt alle Antragsteller, die die

vorerwähnten Bedingungen erfüllen, gleich und ermöglicht es dem Antragsteller einzuschätzen, ob er in relativ kurzer Zeit eine Betriebsgenehmigung erhalten kann oder nicht.

B.101. Daraus folgt, dass der zweite Teil des zweiten Klagegrunds, insofern er aus einem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 101 und 102 des AEUV abgeleitet ist, unbegründet ist.

Dritter Teil des zweiten Klagegrunds

B.102. Im dritten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtenen Bestimmungen nicht mit der Richtlinie 2014/23/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vereinbar seien.

B.103. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt macht die Unzulässigkeit des Teils geltend, da weder die Richtlinie 2014/23/EU noch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im vorliegenden Fall anwendbar seien.

B.104.1. Erwägungsgrund 14 der Richtlinie 2014/23/EU präzisiert:

« Bestimmte Handlungen der Mitgliedstaaten, wie die Erteilung von Genehmigungen oder Lizenzen, durch die der Mitgliedstaat oder eine seiner Behörde die Bedingungen für die Ausübung einer Wirtschaftstätigkeit festlegt - einschließlich der Bedingung der Durchführung einer bestimmten Tätigkeit -, die üblicherweise auf Antrag des Wirtschaftsteilnehmers und nicht vom öffentlichen Auftraggeber oder vom Auftraggeber erteilt wird und bei der der Wirtschaftsteilnehmer das Recht hat, sich von der Erbringung von Bau- oder Dienstleistungen zurückzuziehen, sollten darüber hinaus nicht als Konzessionen gelten. Auf Fälle derartiger Handlungen der Mitgliedstaaten finden die besonderen Bestimmungen der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates Anwendung. Im Gegensatz zu derartigen Handlungen der Mitgliedstaaten enthalten Konzessionsverträge wechselseitig bindende Verpflichtungen, denen zufolge die Erbringung der Bau- oder Dienstleistungen bestimmten Anforderungen entsprechen muss, die vom öffentlichen Auftraggeber oder vom Auftraggeber festgelegt werden und rechtlich durchsetzbar sind ».

Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestimmt:

« Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße, mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, die hauptsächlich aus Gründen historischen

Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf den öffentlichen Personenverkehr auf Binnenschiffahrtswegen und, unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Seekabotage), auf das Meer innerhalb der Hoheitsgewässer anwenden ».

B.104.2. Daraus ergibt sich, dass die Wirtschaftstätigkeit der individuellen Personenverkehrsleistungen, die in der Region Brüssel-Hauptstadt einer Betriebsgenehmigung unterliegt, weder in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/23/EU noch in den der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fällt. Entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien bedeutet die Beschaffenheit von Taxis als Aufträge im öffentlichen Interesse nicht, dass diese als öffentlicher Verkehrsdienst angesehen werden müssen. Ebenso reicht die Existenz einer Verpflichtung zur Bereitstellung von Taxifahrzeugen nicht aus, um daraus zu schließen, dass dem Betreiber, der zugleich der Fahrer ist, die Freiheit genommen würde, auf die Erbringung seiner Dienste zu verzichten.

B.105. Der zweite Klagegrund ist in keinem seiner Teile begründet.

Vorabentscheidungsfrage an den Gerichtshof der Europäischen Union

B.106. Die klagenden Parteien beantragen beim Verfassungsgerichtshof, den Gerichtshof der Europäischen Union folgendermaßen zu befragen:

« Müssen die Artikel 101 und 102 des AEUV, Artikel 4 § 3 des EUV, Artikel 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, die Richtlinie 2014/23 vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe und die Verordnung Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße dahin ausgelegt werden, dass der Erteilung einer Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes durch einen öffentlichen Auftraggeber – mit der entsprechenden Verpflichtung des begünstigten Betreibers, den Dienst tatsächlich für eine Mindestanzahl von Stunden pro Woche zu betreiben – notwendigerweise ein Ausschreibungsverfahren vorausgehen muss, gegebenenfalls unter Beachtung der in der vorerwähnten Richtlinie 2014/23 enthaltenen Bestimmungen? ».

B.107. In Anbetracht der Nichtanwendbarkeit der Richtlinie 2014/23/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist es nicht notwendig, dem Gerichtshof der Europäischen Union die von der klagenden Parteien vorgeschlagene Vorabentscheidungsfrage vorzulegen.

Dritter Klagegrund

B.108. Die klagenden Parteien leiten einen dritten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10, 11, 16 und 23 der Verfassung in Verbindung mit der Vertragsfreiheit, mit der Handelsfreiheit und mit der Unternehmensfreiheit, die in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und in den Artikeln II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches verankert sind, mit dem in den Artikeln 101 und 102 des AEUV verankerten freien Wettbewerb, mit der in Artikel 49 desselben Vertrags verankerten Niederlassungsfreiheit, mit den in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 verankerten Freizügigkeitsrechten und mit den Artikeln 6 § 1 VI Absatz 5 Nr. 5 und X Nr. 8 und 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Die klagenden Parteien beanstanden die Regel der Unübertragbarkeit der Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes sowie die abweichende Regelung, die es ermöglicht, dass unter der Geltung der Ordonnanz vom 27. April 1995 erteilte Genehmigungen unter bestimmten Bedingungen weiterhin übertragen werden.

B.109.1. Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bestimmt:

« § 1er. Sous réserve de l'exception prévue au paragraphe 2, l'autorisation d'exploiter est personnelle et incessible.

Elle ne peut être donnée en location, sous quelque forme que ce soit.

§ 2. En dérogation au paragraphe 1er, alinéa 1er, dans l'une des hypothèses et conformément aux conditions listées aux paragraphes suivants, et après autorisation préalable du Gouvernement ou de son délégué, l'exploitant qui est titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée initialement en exécution de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974 est autorisé à céder totalement ou partiellement cette autorisation à concurrence, au maximum, du nombre de vignettes d'identification rattachées à celle-ci à la veille de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Lorsque le cessionnaire est déjà titulaire d'une autorisation d'exploiter, l'autorisation la plus récente est absorbée par l'autorisation la plus ancienne, la durée de validité de cette dernière restant seule applicable. Par la suite, le bénéfice de l'exception visée à l'alinéa 1er reste réservé aux vignettes d'identification visées au même alinéa.

§ 3. Une autorisation d'exploiter visée au paragraphe 2 peut être cédée sans conditions lorsque le cessionnaire est le conjoint, le cohabitant légal ou un parent ou allié jusqu'au deuxième degré du titulaire de l'autorisation, en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce titulaire.

§ 4. Le titulaire d'une autorisation visée au paragraphe 2 qui l'a exploitée sans interruption pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession peut céder son autorisation à un ou plusieurs cessionnaires, aux conditions suivantes :

1° le cédant doit, pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession :

a) avoir rempli toutes les obligations qui lui incombent en vertu de la présente ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci et de son autorisation d'exploiter;

b) avoir été titulaire des vignettes d'identification qui accompagnent la cession;

2° le cessionnaire doit :

a) soit déjà être titulaire d'une autorisation d'exploiter;

b) soit répondre aux conditions de délivrance de l'autorisation d'exploiter visées à l'article 6, § 1er;

3° l'opération de cession doit avoir reçu un avis favorable de la commission de cession visée à l'article 37.

L'alinéa 1er, 1°, n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre :

1° d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal;

2° d'une procédure de faillite.

§ 5. Plusieurs personnes morales qui sont chacune titulaire d'une autorisation d'exploiter visée au § 2 peuvent, dans le cadre d'une opération d'absorption ou de fusion, céder leur autorisation à la personne morale absorbante ou à celle qui naît de la fusion. Dans ce cas, la durée de validité de l'autorisation :

1° en cas d'absorption, demeure celle de l'autorisation d'exploiter délivrée antérieurement à la personne morale absorbante;

2° en cas de fusion, est celle, parmi celles des autorisations d'exploiter délivrées antérieurement à chacune des personnes morales fusionnées, qui avait la durée de validité la plus courte.

§ 6. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de cession d'autorisation visées aux paragraphes 2 à 5, lesquelles doivent préciser au minimum :

1° les coordonnées du cédant;

2° les coordonnées du ou des cessionnaire(s);

3° le nombre de vignettes d'identification de véhicules de taxis exploités par le cédant et concernés par la cession, les numéros d'identification de ceux-ci et, en cas de pluralité de cessionnaires, la répartition des véhicules concernés entre ceux-ci;

4° le fait que la transaction s'opère à titre gratuit ou onéreux et, dans la seconde hypothèse, le prix de la transaction;

5° lorsque la demande s'inscrit dans le cadre d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal, une copie du jugement octroyant la réorganisation judiciaire ainsi que de l'extrait de ce jugement publié aux annexes du *Moniteur belge* ».

B.109.2. In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es:

« La nouvelle ordonnance pose, pour l'avenir, le principe du caractère personnel et de l'incessibilité des autorisations d'exploiter, qui ne pourront plus être délivrées qu'à des personnes physiques. Mais elle n'entend pas remettre en question les droits acquis par les exploitants de taxis dans le cadre de l'ordonnance de 1995, qui a prévu certaines hypothèses dans lesquelles l'autorisation est, totalement ou partiellement, cessible. Ces hypothèses sont donc maintenues dans la nouvelle ordonnance, mais exclusivement pour les autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de celle-ci, et seulement pour le nombre de vignettes qui étaient liées avant cette date à ces 'anciennes' autorisations d'exploiter. Autrement dit, exploitant qui était titulaire de dix vignettes avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance et qui en obtient cinq de plus après cette entrée en vigueur ne pourra céder son autorisation d'exploiter qu'à concurrence de dix vignettes au maximum. Celui qui récupérera cette 'ancienne' autorisation pourra, à son tour, la céder par la suite.

Les hypothèses de cession actuellement consacrées par les articles 10 à 10^{ter} de l'ordonnance de 1995 sont reprises dans une formulation plus claire » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, SS. 16-17).

B.109.3. Der im Klagegrund nicht angefochtene Artikel 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 führt eine Übergangsregelung zugunsten der Betreiber ein, die unter der Geltung früherer Rechtsvorschriften eine Genehmigung erworben haben. Es steht ihnen frei, innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der vorerwähnten Ordonnanz bei der Regierung zu beantragen, dass sie ihnen ihre Genehmigung für einen Pauschalbetrag von 35 000 Euro abkauft.

In den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung heißt es:

« Il se pourrait toutefois que certains de ces exploitants souhaitent cesser leur activité en raison de la réforme. Ceux qui ont racheté leur autorisation à un autre exploitant après avoir obtenu l'avis favorable de la Commission de cession ne doivent pas être financièrement pénalisés (ceux qui ont obtenu leur autorisation directement de la Région ne le sont pas puisque ces autorisations ont toujours été attribuées à titre gratuit). C'est la raison pour laquelle la nouvelle ordonnance met en place une possibilité temporaire de rachat de ces autorisations par

le Gouvernement. L'ordonnance fixe elle-même le prix de ce rachat à 35.000 euros, qui est l'estimation actuelle de la valeur d'une autorisation d'exploitation. Ce prix n'est pas indexé parce que la possibilité n'est ouverte que pendant les deux années qui suivront l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Ce laps de temps paraît en effet suffisamment raisonnable pour permettre à tous les exploitants concernés de prendre une décision en pleine connaissance de cause » (ebenda, S. 30).

B.110. Dieser Klagegrund enthält mehrere Teile. Der Gerichtshof prüft zunächst den aus der Verteilung der Zuständigkeiten abgeleiteten Beschwerdegrund, der der vierte Teil ist.

Vierter Teil des dritten Klagegrunds

B.111. Im vierten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die Region Brüssel-Hauptstadt in die Zuständigkeit des föderalen Gesetzgebers im Bereich des Handelsrechts und des Gesellschaftsrechts eingreife.

B.112.1. Die klagenden Parteien führen an, dass die Unübertragbarkeit der Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes eine Einmischung in die vertraglichen und geschäftlichen Beziehungen zwischen privaten Unternehmen darstelle.

B.112.2. Die föderalen Zuständigkeiten im Bereich des Handelsrechts und des Gesellschaftsrechts erstrecken sich nicht auf die Art und die Bedingungen einer Genehmigung für eine Wirtschaftstätigkeit oder einer Berufslizenz, die von einem föderierten Teilgebieten im Rahmen seiner eigenen Kompetenzen erteilt wird. Die von der Region Brüssel-Hauptstadt angenommene Regelung beschränkt sich darauf, die rechtlichen Umrisse der Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes abzuändern, die nunmehr unentgeltlich und nicht übertragbar ist, wie es die Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer unter der Geltung der Ordonnanz vom 27. April 1995 war. Eine solche Regelung ist Teil der in Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erwähnten regionalen Zuständigkeit für den öffentlichen Stadt- und Nahverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs und der Taxidienste. Es ist nicht erkennbar, dass diese Regelung die Ausübung der föderalen Zuständigkeiten unmöglich macht oder übermäßig erschwert. Private Unternehmen üben ihre Vertragsfreiheit unter Berücksichtigung aller für sie geltenden Normen und Regeln aus, unabhängig davon, ob diese

vom föderalen Gesetzgeber oder von anderen Gesetzgebern unter Wahrung der verfassungsmäßigen Rechte und Freiheiten erlassen werden.

B.113. Der vierte Teil des dritten Klagegrunds ist unbegründet.

Erster Teil des dritten Klagegrunds

B.114. Im ersten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtene Bestimmung zu einem ungerechtfertigten Behandlungsunterschied führe. Sie bemängeln, dass die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ein System einführe, in dem die neuen Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes, die aufgrund der vorerwähnten Ordonnanz unentgeltlich und unübertragbar ausgestellt werden, zugleich mit den Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes, die unter der Geltung der früheren Rechtsvorschriften erteilt wurden, bestehen. Den klagenden Parteien zufolge liegt der Behandlungsunterschied darin, dass die Genehmigungen der zweiten Kategorie im Gegensatz zu der ersten Kategorie einen Wert haben.

B.115. Aus den in B.54.2 zitierten Vorarbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber die Unübertragbarkeit der Betriebsgenehmigungen an ihre Unentgeltlichkeit knüpft. Die verfolgten Ziele sind denen vergleichbar, die bereits in B.92 erwähnt wurden, und dasselbe gilt für die Begründung der Maßnahme.

Folglich führt das Nebeneinander von Genehmigungen, die einen finanziellen Wert haben, und Genehmigungen, die keinen solchen Wert haben, aus den in B.93.1 und in B.93.2 dargelegten Gründen nicht zu einem ungerechtfertigten Behandlungsunterschied.

B.116. Der erste Teil des dritten Klagegrunds ist unbegründet.

Zweiter Teil des dritten Klagegrunds

B.117. Die klagenden Parteien machen im zweiten Teil geltend, dass der in B.114 aufgezeigte Behandlungsunterschied eine Verzerrung des Wettbewerbs mit sich bringe und unnötige Hindernisse für den freien Wettbewerb schaffe.

B.118.1. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt macht die Unzulässigkeit des Teils geltend, insoweit er aus einem Verstoß gegen die Instrumente des Rechts der Europäischen Union zum freien Wettbewerb abgeleitet ist, da die Parteien keinen Anhaltspunkt für einen Auslandsbezug vorbrächten, um die Anwendung des Unionsrechts zu rechtfertigen.

B.118.2. Die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gilt unterschiedslos für Wirtschaftsteilnehmer, die in den Taxisektor auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt einsteigen möchten, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit. Folglich findet das Recht der Europäischen Union zum freien Wettbewerb Anwendung.

B.118.3. Die Einrede wird abgewiesen.

B.119. Soweit die klagenden Parteien geltend machen, dass es schwierig ist, Zugang zum Taxisektor auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu erhalten, wenn der *numerus clausus* erreicht ist, richten sie ihren Beschwerdegrund außerdem gegen eine Bestimmung, die im Klagegrund nicht erwähnt wird.

B.120.1. Der freie Wettbewerb ist in den Artikeln 101 und 102 des AEUV und in Artikel 4 Absatz 3 des EUV festgeschrieben. Diese Artikel bestimmen:

« Artikel 101

(1) Mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten sind alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts bezwecken oder bewirken, insbesondere

a) die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der An- oder Verkaufspreise oder sonstiger Geschäftsbedingungen;

b) die Einschränkung oder Kontrolle der Erzeugung, des Absatzes, der technischen Entwicklung oder der Investitionen;

c) die Aufteilung der Märkte oder Versorgungsquellen;

d) die Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden;

e) die an den Abschluss von Verträgen geknüpfte Bedingung, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen.

(2) Die nach diesem Artikel verbotenen Vereinbarungen oder Beschlüsse sind nichtig.

(3) Die Bestimmungen des Absatzes 1 können für nicht anwendbar erklärt werden auf

- Vereinbarungen oder Gruppen von Vereinbarungen zwischen Unternehmen,

- Beschlüsse oder Gruppen von Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen,

- aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen oder Gruppen von solchen, die unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne dass den beteiligten Unternehmen

a) Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind, oder

b) Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten.

Artikel 102

Mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten ist die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Binnenmarkt oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein oder mehrere Unternehmen, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

Dieser Missbrauch kann insbesondere in Folgendem bestehen:

a) der unmittelbaren oder mittelbaren Erzwingung von unangemessenen Einkaufs- oder Verkaufspreisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen;

b) der Einschränkung der Erzeugung, des Absatzes oder der technischen Entwicklung zum Schaden der Verbraucher;

c) der Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden;

d) der an den Abschluss von Verträgen geknüpften Bedingung, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen ».

« Artikel 4

[...]

(3) Nach dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit achten und unterstützen sich die Union und die Mitgliedstaaten gegenseitig bei der Erfüllung der Aufgaben, die sich aus den Verträgen ergeben.

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art zur Erfüllung der Verpflichtungen, die sich aus den Verträgen oder den Handlungen der Organe der Union ergeben.

Die Mitgliedstaaten unterstützen die Union bei der Erfüllung ihrer Aufgabe und unterlassen alle Maßnahmen, die die Verwirklichung der Ziele der Union gefährden könnten ».

B.120.2. Die Artikel 101 und 102 des AEUV sind nicht anwendbar, « wenn den Unternehmen ein wettbewerbswidriges Verhalten durch nationale Rechtsvorschriften vorgeschrieben wird oder diese einen rechtlichen Rahmen bilden, der selbst jede Möglichkeit für ein Wettbewerbsverhalten ihrerseits ausschließt. In einem solchen Fall findet nämlich die Wettbewerbsbeschränkung nicht, wie diese Vorschriften voraussetzen, ihre Ursache in selbständigen Verhaltensweisen der Unternehmen. Dagegen sind die [Artikel 101 und 102 des AEUV] anwendbar, wenn sich herausstellt, dass die nationalen Rechtsvorschriften die Möglichkeit eines Wettbewerbs bestehen lassen, der durch selbständige Verhaltensweisen der Unternehmen verhindert, eingeschränkt oder verfälscht werden kann (Urteil vom 11. November 1997, *Kommission und Frankreich/Ladbroke Racing*, C-359/95 P und C-379/95 P, *Slg.* 1997, I-6265, Randnrn. 33 und 34 sowie die dort angeführte Rechtsprechung) » (EuGH, 14. Oktober 2010, C-280/08 P, *Deutsche Telekom AG gegen Kommission*, ECLI:EU:C:2010:603, Randnr. 80).

Wie in B.98 erwähnt, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, keine Maßnahmen zu treffen oder beizubehalten, die die praktische Wirksamkeit der Artikel 101 und 102 des AEUV ausschalten könnten.

B.121. Die klagenden Parteien behaupten, dass die Maßnahme der Unübertragbarkeit der Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes als solche bezwecken würde, den freien Wettbewerb einzuschränken. Sie interpretieren das Ziel des Ordonnanzgebers, das Entstehen eines Marktes für den Weiterverkauf von Genehmigungen zu verhindern, als Beweis für einen Verstoß gegen die vorgenannten europäischen Bestimmungen.

B.122.1. Die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 hat nicht das Ziel, den Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsteilnehmern einzuschränken, sondern einem Markt ein Ende zu setzen, der ganz im Gegenteil eine große Anzahl von ihnen ausschloss, insbesondere aus Kostengründen. Ziel der vorerwähnten Maßnahme ist es, das Gleichgewicht zwischen dem Abbau von Hindernissen für den Zugang zum Taxisektor und dem Interesse der Nutzer an diversifizierten Diensten von öffentlichem Interesse zu wahren, indem für den betreffenden Sektor eine Regelung eingeführt wird, die den freien Wettbewerb nicht unnötig behindert.

B.122.2. Außerdem verschafft der Umstand, dass bestimmte Genehmigungen übertragbar bleiben, entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien den Inhabern keinen unverhältnismäßigen Vorteil und führt nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung, da die Zahl dieser Inhaber mit der Zeit abnehmen wird. Wie in B.74 erwähnt, geht nämlich aus der kombinierten Anwendung der Artikel 10 und 47 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 hervor, dass die Übertragung einer von einer juristischen Person gehaltenen Genehmigung nur unter strengen Bedingungen und nach vorheriger Genehmigung durch die Regierung erfolgen darf, insbesondere unter Beachtung der Verpflichtung, dass der Übernehmer eine natürliche Person oder in Ermangelung einer solchen eine juristische Person ist, die bereits über eine unter der Geltung der früheren Rechtsvorschriften erteilte Genehmigung verfügt. Daraus ergibt sich, dass die Mehrheit der neuen Wirtschaftsteilnehmer darüber keinen Zugang zum Taxisektor erhalten können und folglich denselben Wettbewerbsbedingungen unterliegen wie die anderen neuen Teilnehmer. Das Vorhandensein der Kategorie von Inhabern übertragbarer Genehmigungen ist zur Wahrung des Allgemeininteresses erforderlich und steht im Verhältnis zum verfolgten Ziel der Beibehaltung erworbener Rechte.

B.123. Der zweite Teil des dritten Klagegrunds ist unbegründet.

Dritter Teil des dritten Klagegrunds

B.124. Im dritten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die Unübertragbarkeit der Betriebsgenehmigungen, wie sie durch Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 eingeführt worden sei, nicht mit der Niederlassungsfreiheit, wie sie durch Artikel 49 des AEUV gewährleistet sei, und mit dem freien Verkehr von Waren, Personen und Dienstleistungen, wie er durch Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 gewährleistet sei,

vereinbar sei. Die klagenden Parteien führen an, dass diese Maßnahme zur Folge habe, dass es für einen Wirtschaftsteilnehmer, der Taxidienste anbietet, schwierig sei, sich in der Region Brüssel-Hauptstadt niederzulassen, da es nicht möglich sei, eine Genehmigung zu kaufen, sobald der *numerus clausus* erreicht sei. Es werde für einen solchen Wirtschaftsteilnehmer auch schwierig, seine Tätigkeit im Gebiet dieser Region einzustellen, wenn der Weiterverkauf der Genehmigung verboten sei, was keinen Anreiz für Investitionen in dem Sektor darstelle.

B.125. Wie der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt anführt, ist der dritte Teil des dritten Klagegrunds unzulässig, insoweit darin ein Verstoß gegen den freien Waren- und Personenverkehr geltend gemacht wird. Die klagenden Parteien legen nicht dar, inwiefern Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen diese Freiheit verstoßen würde. Der Klagegrund ist somit nur zulässig, insofern er aus einem Verstoß gegen die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr abgeleitet ist.

B.126.1. Artikel 49 des AEUV bestimmt:

«Die Beschränkungen der freien Niederlassung von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen verboten. Das Gleiche gilt für Beschränkungen der Gründung von Agenturen, Zweigniederlassungen oder Tochtergesellschaften durch Angehörige eines Mitgliedstaats, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ansässig sind.

Vorbehaltlich des Kapitels über den Kapitalverkehr umfasst die Niederlassungsfreiheit die Aufnahme und Ausübung selbstständiger Erwerbstätigkeiten sowie die Gründung und Leitung von Unternehmen, insbesondere von Gesellschaften im Sinne des Artikels 54 Absatz 2, nach den Bestimmungen des Aufnahmestaats für seine eigenen Angehörigen ».

B.126.2. Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union geht hervor, dass eine Maßnahme eine Beschränkung der von Artikeln 49 des AEUV garantierten Niederlassungsfreiheit darstellt, wenn diese Maßnahme die Ausübung dieser Freiheiten untersagt, behindert oder weniger attraktiv macht (EuGH, 22. Januar 2015, C-463/13, *Stanley International Betting Ltd*, ECLI:EU:C:2015:25, Randnr. 45).

Um mit Artikel 49 des AEUV vereinbar zu sein, muss eine unterschiedslos anwendbare Maßnahme, die die Niederlassungsfreiheit beschränkt, durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt sein, sie muss geeignet sein, die Verwirklichung des verfolgten Ziels zu gewährleisten, was bedeutet, dass sie wirklich dem Bestreben entsprechen

muss, es kohärent und systematisch zu erreichen, und sie darf nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist (EuGH, 22. Juni 2017, C-49/16, *Unibet International Ltd.*, ECLI:EU:C:2017:491, Randnr. 40; Große Kammer, 8. September 2010, C-46/08, *Carmen Media Group Ltd*, ECLI:EU:C:2010:505, Randnr. 55; EuGH, 6. November 2003, C-243/1, *Gambelli u.a.*, ECLI:EU:C:2003:597, Randnr. 65).

B.127. Wie in B.6.4 erwähnt, bestimmt Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980, 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.128. Insofern er das Betreiben eines Taxigewerbes von einer Genehmigung abhängig macht, die nicht übertragen werden kann, hat Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 möglicherweise eine Einschränkung der Niederlassungsfreiheit zur Folge. Ein solches Verbot der Übertragung einer Genehmigung kann, insbesondere wenn der *numerus clausus* erreicht ist, dazu führen, dass bestimmten Neueinsteigern der Zugang zum Markt für Taxidienste verwehrt wird.

B.129. Im Bereich der Beförderung mit dem Taxi hat der Gerichtshof der Europäischen Union geurteilt, dass die Ziele einer guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums zwingende Gründe des Allgemeininteresses darstellen, die eine Einschränkung der Niederlassungsfreiheit rechtfertigen können (EuGH, 8. Juni 2023, C-50/21, *Prestige and Limousine SL*, ECLI:EU:C:2023:448, Randnr. 83).

B.130. Die Unübertragbarkeit der Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes hängt eng mit der persönlichen Beschaffenheit der Genehmigung zusammen, die nur erteilt werden kann, wenn der Antragsteller bestimmte Bedingungen im Bereich des Leumunds, der beruflichen Qualifikation und der Zahlungsfähigkeit erfüllt. Die nicht übertragbare Beschaffenheit stellt eine sachdienliche Maßnahme dar, um das Entstehen eines spezifischen Markts für den Weiterverkauf von Betriebsgenehmigungen zu möglicherweise hohen Preisen zu verhindern. Neueinsteiger, die einen Taxidienst im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt betreiben möchten, können zu diesem Zweck eine Genehmigung gemäß dem in den

Artikeln 5 ff. der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 vorgesehenen Verfahren beantragen, das grundsätzlich allen Personen offensteht, die die vorgenannten Bedingungen erfüllen.

Die Unübertragbarkeit der Genehmigung zum Betreiben eines Taxidienstes beschränkt daher nicht in unverhältnismäßiger Weise den Zugang zu diesem Sektor der wirtschaftlichen Tätigkeit im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt, sondern trägt im Gegenteil dazu bei, dass dieser Sektor für jeden unter gleichen und transparenten Bedingungen zugänglich ist. Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 ist mit der in Artikel 49 des AEUV gewährleisteten Niederlassungsfreiheit vereinbar.

Die von den klagenden Parteien geltend gemachte abschreckende Wirkung der Unübertragbarkeit von Genehmigungen zum Betreiben eines Taxidienstes für Wirtschaftsteilnehmer, die sich im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt niederlassen wollten, aber wegen des Umstands darauf verzichteten, dass sie die Genehmigung im Fall der Beendigung der Tätigkeit nicht weiterverkaufen könnten, beruht auf einer zu hypothetischen Argumentation. In jedem Fall verhindert diese Unübertragbarkeit der Genehmigung nicht, dass man das Unternehmen entgeltlich veräußert und dabei die Gesamtheit seines Vermögens und seiner wirtschaftlichen Vermögenswerte berücksichtigt. Es ist überdies nicht bewiesen, dass der Weiterverkauf einer Genehmigung, die auf einfachen Antrag unentgeltlich erhältlich ist, zur Folge hätte, dass der Preis für eine solche Veräußerung in einem Maße steigen würde, dass dadurch allein die wirtschaftliche Taxitätigkeit besonders profitabel würde. Eine solche Argumentation fällt genau unter die Spekulation, die der Ordonnanzgeber ausdrücklich bekämpfen wollte, wie aus den in B.54.2 erwähnten Vorarbeiten hervorgeht.

B.131. Aus denselben Gründen verstößt Artikel 10 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 nicht gegen die Verpflichtung der Regionen, ihre Befugnisse unter Einhaltung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auszuüben, der in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erwähnt ist.

B.132. Der dritte Teil des dritten Klagegrunds ist unbegründet.

Vierter Klagegrund

B.133. Die klagenden Parteien leiten einen vierten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch Artikel 30 Absatz 1 Nr. 4 Buchstabe *f*) der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10, 11, 22 und 23 der Verfassung in Verbindung mit der Vertragsfreiheit, mit der Handelsfreiheit und der Unternehmensfreiheit, die in Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und in den Artikeln II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches verankert sind, und mit dem in den Artikeln 101 und 102 des AEUV verankerten freien Wettbewerb sowie mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 Nr. 5 und X Nr. 8 und Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Der vierte Klagegrund bezieht sich auf das Verbot von Ausschließlichkeitsklauseln in den vertraglichen Beziehungen zwischen Betreibern von Taxidiensten und Buchungsvermittlern und das Verbot, für die Mitgliedschaft von Betreibern, die bereits anderen Buchungsvermittlern angeschlossen sind, zusätzliche Kosten aufzuerlegen.

B.134.1. Die angefochtene Bestimmung lautet wie folgt:

« Art. 30. Chaque intermédiaire de réservation doit :

[...]

4° transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :

[...]

f) les conditions générales d'affiliation à l'intermédiaire de réservation applicables aux exploitants de services de taxis, lesquelles doivent être conformes aux tarifs visés à l'article 31 et ne peuvent ni interdire aux exploitants de s'affilier également à d'autres intermédiaires de réservation de leur choix, ni imposer de surcoût aux exploitants qui s'affilient à plusieurs intermédiaires de réservation ».

B.134.2. In den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 heißt es im Einzelnen:

« Les intermédiaires de réservation ne pourront pas imposer aux exploitants de service de taxis une affiliation exclusive, ou les y inciter en leur imposant un tarif différent selon qu'ils sont ou non affiliés aux services d'autres intermédiaires. Cette exigence n'a pas pour objectif de s'immiscer dans les relations contractuelles entre intermédiaires et exploitants, mais seulement de garantir que les véhicules de taxis, dont le nombre est limité par le Gouvernement, sont bien mis, autant que possible, à la disposition du public. Permettre que certains de ces véhicules soient 'captifs' d'un intermédiaire irait à l'encontre de ce qui est l'un des objectifs

essentiels de la Région dans le cadre de sa compétence de régulation du secteur du taxi » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 24).

Der Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt hat hinzugefügt:

« [L]’intermédiaire ne peut imposer d’une manière ou d’une autre une exclusivité d’affiliation aux chauffeurs ou exploitants, qui garderont toute leur faculté d’aller chercher des courses auprès de plusieurs intermédiaires.

[...]

Par ailleurs, parallèlement aux intermédiaires de réservation 100 % privés, et afin de permettre aux opérateurs de s’affilier à une offre de service publique, la Région va développer une plateforme régionale. Cette plateforme sera intégrée dans les futurs outils régionaux dans le cadre du MaaS (Mobility as a service) » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, S. 10).

B.135.1. Der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt führt an, dass der vierte Klagegrund unzulässig sei, weil die klagenden Parteien nicht darlegten, inwiefern gegen das Recht auf Achtung des Privatlebens verstoßen würde.

B.135.2. Aus der Darlegung der Klageschrift lässt sich nicht schließen, inwiefern Artikel 30 Absatz 1 Nr. 4 Buchstabe *f*) der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen das Recht auf Achtung des Privatlebens verstoßen würde. In diesem Maße erfüllt der Klagegrund folglich nicht die Anforderungen von Artikel 6 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989, nach denen in den Klagegründen der Klageschrift dargelegt werden muss, in welcher Hinsicht diese Vorschriften durch die im Klagegrund erwähnten Bestimmungen verletzt würden.

B.135.3. Der vierte Klagegrund ist unzulässig, insofern er aus einem Verstoß gegen das Recht auf Achtung des Privatlebens abgeleitet ist.

B.136. Dieser Klagegrund enthält mehrere Teile. Der Gerichtshof prüft zunächst den aus der Verteilung der Zuständigkeiten abgeleiteten Beschwerdegrund, der der dritte Teil ist.

Dritter Teil des vierten Klagegrunds

B.137. Im dritten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtene Maßnahme in die Zuständigkeit des föderalen Gesetzgebers im Bereich des Handelsrechts und des Gesellschaftsrechts eingreife.

B.138. Die klagenden Parteien führen an, dass das Verbot von Ausschließlichkeitsklauseln eine Einmischung in die vertraglichen und geschäftlichen Beziehungen zwischen privaten Unternehmen darstelle.

B.139.1. Der Ordonnanzgeber hat sich dafür entschieden, die Beziehungen zwischen den im Taxisektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern über einen Rahmen mit allgemeinen Bedingungen für die Mitgliedschaft bei Buchungsvermittlern zu regulieren. Diese Regulierung kann, wie es die klagenden Parteien anführen, einem Verbot, Ausschließlichkeits- oder Wettbewerbsverbotsklauseln zwischen einem bestimmten Vermittler und einem Taxidienstbetreiber abzuschließen, gleichgesetzt werden. Das Verbot, Betreibern, die sich mehreren Buchungsvermittlern anschließen, zusätzliche Kosten aufzuerlegen, bezweckt wiederum, die Wirksamkeit des ersten Verbots sicherzustellen.

B.139.2. Klauseln zwischen Wirtschaftsteilnehmern wie diejenigen, die nunmehr durch die Ordonnanz vom 9. Juni 2022 verboten sind, stellen Vertragsklauseln dar, die durch das Wettbewerbsrecht im Wirtschaftsgesetzbuch geregelt werden. Sie gehören folglich zur Zuständigkeit des föderalen Gesetzgebers im Bereich des Handelsrechts und des Gesellschaftsrechts.

B.140. Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 bestimmt:

« Dekrete können Rechtsbestimmungen enthalten, die sich auf Angelegenheiten beziehen, die nicht in die Zuständigkeit der Parlamente fallen, sofern diese Bestimmungen für die Ausübung ihrer Befugnis erforderlich sind ».

Die vorerwähnte Bestimmung ist in Anwendung von Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen auf die Region Brüssel-Hauptstadt anwendbar.

Diese Bestimmung ermächtigt insbesondere die Region Brüssel-Hauptstadt, eine Ordonnanz zur Regelung einer föderalen Angelegenheit anzunehmen, sofern diese Bestimmung für die Ausübung ihrer Befugnisse erforderlich ist, diese Angelegenheit sich für eine differenzierte Regelung eignet und diese Bestimmung auf die föderale Angelegenheit nur marginale Auswirkungen hat.

B.141. Da der Taxisektor Aufträge im öffentlichem Interesse erfüllt und sowohl die Tätigkeit der Betreiber als auch die Tätigkeit der Buchungsvermittler einer Genehmigung oder eine Zulassung der Behörden unterliegen, konnte der Ordonnanzgeber den Standpunkt vertreten, dass es erforderlich ist vorzusehen, dass Klauseln, in denen die Ausschließlichkeit der Geschäftsbeziehung zwischen einem Betreiber und einem Buchungsvermittler vereinbart wird und die der Anwendung von Buch V des Wirtschaftsgesetzbuches unterliegen, verboten sind. In Anbetracht des Umstands, dass das föderale Recht, insbesondere Buch V Titel 3/1 des Wirtschaftsgesetzbuches, wenn es Geschäftsbeziehungen regelt, Ausschließlichkeitsklauseln weder auferlegt noch verbietet, sondern sich darauf beschränkt, für die Vertragsfreiheit der Wirtschaftsakteure einen Rahmen zu setzen, eignet sich die Angelegenheit grundsätzlich für eine differenzierte Regelung. Unter Berücksichtigung dessen, dass die angefochtene Bestimmung als eine Bedingung für die Zulassung gedacht war, der sich die Buchungsvermittler freiwillig unterwerfen, und der Anwendungsbereich dieser Bestimmungen auf den Taxisektor der Region Brüssel-Hauptstadt beschränkt ist, hat sie nur marginale Auswirkungen auf die föderale Angelegenheit.

B.142. Der dritte Teil des vierten Klagegrunds ist unbegründet.

Erster und zweiter Teil des vierten Klagegrunds

B.143. Im ersten Teil führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtene Bestimmung ohne vernünftige Rechtfertigung die Vertrags-, die Handels- und die Unternehmensfreiheit missachte. Im zweiten Teil führen sie an, dass diese Bestimmung den freien Wettbewerb beeinträchtige. Sie behaupten, dass die Maßnahme in Wirklichkeit einen gegenteiligen Effekt habe, da sie jeglichen Wettbewerb neutralisiere. Der Gerichtshof prüft diese Teile zusammen.

B.144. Wenn ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung angeführt wird, muss in der Regel präzisiert werden, welche Kategorien von Personen miteinander zu vergleichen sind und in welcher Hinsicht die angefochtene Bestimmung zu einem Behandlungsunterschied führt, der diskriminierend wäre. Dies trifft im vorliegenden Fall nicht zu.

Wenn ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung jedoch in Verbindung mit einem anderen Grundrecht angeführt wird, genügt es zu präzisieren, inwiefern gegen dieses Grundrecht verstoßen würde. Die Kategorie von Personen, für die gegen dieses Grundrecht verstoßen würde, muss nämlich mit der Kategorie von Personen verglichen werden, denen dieses Grundrecht gewährleistet wird.

B.145. Die Erwägungsgründe B.6.5 bis B.6.7 über die Unternehmensfreiheit sind auf den geprüften Teil anwendbar.

B.146. Aus den in B.134.2 erwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber eine ausreichende Bereitstellung von Taxifahrzeugen im Brüsseler Gebiet für die Öffentlichkeit gewährleisten sowie vermeiden wollte, dass diese Fahrzeuge « Gefangene » eines Vermittlers sind. Diesbezüglich hat die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt festgestellt, dass sie dem Auftreten von unglücklichen Situationen, die aus der Vergangenheit bekannt sind, vorbeugen will, nämlich der einseitigen « Abschaltung » einer großen Anzahl von Betreibern, die dadurch plötzlich ohne Einkommen sind, durch einen Buchungsvermittler. Die angefochtene Bestimmung zielt daher auch darauf ab, das Entstehen hegemonialer Akteure zu bremsen, die sich in einer Position befinden würden, in der sie unausgewogene Vertragsbedingungen und ein zu starkes Abhängigkeitsverhältnis mit den Betreibern von Taxidiensten erzwingen könnten. Diese Ziele sind legitim.

B.147.1. Unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen in diesem Bereich, wie sie in B.146 erwähnt werden, die insbesondere zur Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 10. Dezember 2021 « zur Einfügung einer abweichenden Regelung in die Ordonnanz vom 27. April 1995 bezüglich der Taxidienste und der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » geführt haben, konnte der Ordonnanzgeber vernünftigerweise der Ansicht sein, dass die Gefahr eines einseitigen Abhängigkeitsverhältnisses im Taxisektor, der aufgrund seiner Aufträge im öffentlichen Dienst reguliert wird, zu groß ist, um den

Grundsatz der Vertragsfreiheit zwischen Unternehmen in diesem Punkt unberührt zu lassen. Der Umstand, dass nicht alle Buchungsvermittler die Form multinationaler Unternehmen annehmen, ändert nichts an der Feststellung des Ordonnanzgebers, dass die Betreiber von Taxidiensten grundsätzlich die schutzbedürftige Partei in dieser Art von Geschäftsbeziehungen sind.

Die Maßnahme ist für die Wahrung der Gleichheit der vertraglichen Beziehungen sachdienlich. Sie ist auch im Hinblick auf das Ziel der ausreichenden Bereitstellung von Taxifahrzeugen im Brüsseler Gebiet für die Öffentlichkeit sachdienlich. Die Ausschließlichkeitsklauseln zwischen einem Buchungsvermittler und Betreibern von Taxidiensten schaffen nämlich ein System von « Blasen », in denen der Nutzer gezwungen ist, die Zahl der Vermittler, auf die er zugreift, zu vervielfachen, um eine große Anzahl verfügbarer Fahrzeuge zu erreichen. Umgekehrt erhöht sich in einem System, in dem die Betreiber mehreren Buchungsvermittlern angeschlossen sind, *per definitionem* die Anzahl der Fahrzeuge pro Vermittler.

B.147.2. Die angefochtene Maßnahme hat außerdem keine unverhältnismäßigen Folgen. Es ist nicht erkennbar, dass der Umstand, dass Betreiber sich mehreren Buchungsvermittlern anschließen oder dass die Buchungsvermittler dafür keine zusätzlichen Kosten in Rechnung stellen dürfen, den Buchungsvermittlern einen finanziellen oder wirtschaftlichen Nachteil verursachen würde, der die Ausübung ihrer Tätigkeiten verhindert oder übermäßig erschwert. Für alles andere steht es den Betreibern und den Buchungsvermittlern weiterhin frei, eine Vereinbarung untereinander abzuschließen und deren Bedingungen festzulegen.

B.148. Die angefochtene Bestimmung führt nicht zu einem Behandlungsunterschied, der im Hinblick auf die Vertrags-, Handels- und Unternehmensfreiheit nicht vernünftig gerechtfertigt wäre.

B.149. Der Gerichtshof hat ferner die Vereinbarkeit der angefochtenen Maßnahme mit den Grundsätzen des freien Wettbewerbs zu prüfen.

B.150. Die Erwägungsgründe B.120.1 bis B.120.3 über den freien Wettbewerb sind auf den geprüften Teil anwendbar.

B.151. Die klagenden Parteien machen geltend, dass die angefochtene Bestimmung, obwohl sie das Ziel habe, einen größeren Wettbewerb auf dem Markt der Taxidienste zu gewährleisten, in Wirklichkeit die gegenteilige Folge habe. Sie behaupten, dass die Buchungsvermittler, wenn sie weder eine Ausschließlichkeit auferlegen noch einen höheren Mitgliedspreis für die Betreiber, die anderswo angeschlossen sind, vorsehen dürften, kein Interesse mehr daran hätten, einen geringeren Mitgliedspreis als ihre Wettbewerber anzubieten, was jeglichen Wettbewerb neutralisiere.

B.152. Aus den in B.134.2 erwähnten Vorarbeiten geht hervor, dass der Ordonnanzgeber mit der Annahme der angefochtenen Bestimmung anstrebt, Situationen vorzubeugen, in denen bestimmte Akteure im Taxisektor eine marktbeherrschende Stellung einnehmen. Gemäß Artikel 102 des AEUV ist « mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten [...] die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Binnenmarkt oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein oder mehrere Unternehmen, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Dieser Missbrauch kann insbesondere in Folgendem bestehen: [...] c) der Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden ». Der Gerichtshof der Europäischen Union hat geurteilt, dass sich das Bestehen einer marktbeherrschenden Stellung aus einer wirtschaftlichen Abhängigkeit zwischen zwei ungleichen Wirtschaftsteilnehmern ergeben kann (EuGH, 11. November 1986, 226/84, *British Leyland Public Limited Company*, ECLI:EU:C:1986:421).

B.153. Es obliegt dem Betreiber zu bestimmen, ob er sich nur einem einzigen oder mehreren Buchungsvermittlern anschließen und gegebenenfalls die Kosten tragen möchte. Die angefochtene Maßnahme hat nicht zur Folge, dass ein Buchungsvermittler kein Interesse mehr daran hätte, die Kosten der Mitgliedschaft für die Betreiber so niedrig wie möglich zu halten. Im Übrigen können sich andere Faktoren wie die Kundenfreundlichkeit der Plattform und die Anzahl der Nutzer auf die Entscheidung des Betreibers, sich dem einen oder dem anderen Buchungsvermittler anzuschließen, auswirken.

B.154. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Kritik der klagenden Parteien, die beinhaltet, dass die angefochtene Maßnahme den Wettbewerb « neutralisieren » würde, auf einer falschen Annahme beruht. Folglich ist dem Gerichtshof der Europäischen Union auch nicht die von den klagenden Parteien vorgeschlagene Vorabentscheidungsfrage zu stellen.

B.155. Der erste und der zweite Teil des vierten Klagegrunds sind unbegründet.

Fünfter Klagegrund

B.156. Die klagenden Parteien leiten einen fünften Klagegrund ab aus einem Verstoß durch die Artikel 26 § 2, 27 Absatz 1 Nr. 3, 30 Absatz 1 Nr. 4 und 42 bis 45 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen Artikel 22 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 8 des Europäischen Menschenrechtskonvention und mit den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 « zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) » (nachstehend: DSGVO), insofern die angefochtenen Bestimmungen eine Verpflichtung einführen, eine ganze Reihe von personenbezogenen Daten systematisch weiterzugeben, sowie die Einrichtung einer computergestützte Datenbank in der Verwaltung einführen.

B.157. Die klagenden Parteien machen zudem die Nichtzuständigkeit der Region Brüssel-Hauptstadt geltend. Aus der Darlegung der Klageschrift lässt sich jedoch weder schließen, inwiefern die Region Brüssel-Hauptstadt durch die Annahme der angefochtenen Artikel in die Zuständigkeiten eines anderen Bestandteils des Föderalstaates eingegriffen hätte, noch auf welche Regeln der Zuständigkeitsverteilung sie sich beziehen. Folglich wird in dem Klagegrund weder angegeben, welche Vorschriften verletzt würden, noch dargelegt, in welcher Hinsicht sie durch die angefochtenen Bestimmungen verletzt würden.

Der Klagegrund ist unzulässig, insoweit er sich auf die Nichtzuständigkeit der Region Brüssel-Hauptstadt bezieht.

B.158.1. Die angefochtenen Bestimmungen lauten wie folgt:

« Art. 26. [...] »

§ 2. L'exploitant doit transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :

1° les données visées à l'article 43, § 1er, 8°, relatives aux chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant;

2° les données visées à l'article 43, § 1er, 10° à 11°, relatives aux courses effectuées, aux courses réservées;

3° pour chaque véhicule enregistré conformément à l'article 17, les données visées à l'article 43, § 1er, 12°, *a)* et *b)*, relatives aux périodes de mise à la disposition du public;

4° les données visées à l'article 43, § 1er, 13°, relatives aux véhicules mis à la disposition du public;

5° les conditions générales d'utilisation applicables aux clients et usagers.

Le Gouvernement ou son délégué détermine les modalités de la communication de ces données.

[...]

Art. 27. Le Gouvernement peut déterminer les conditions d'exploitation des services de taxis cérémoniels qui complètent les conditions de base suivantes :

[...]

3° l'exploitant doit transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :

a) les données visées à l'article 43, § 1er, 8°, relatives aux chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant;

b) les données visées à l'article 43, § 1er, 10° et 11°, relatives aux courses réservées et aux courses effectuées;

c) une copie des contrats visés au point 1° du présent article;

d) les conditions générales d'utilisation applicables aux clients et usagers ».

« Art. 30. Chaque intermédiaire de réservation doit :

[...]

4° transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :

a) les données visées à l'article 43, § 1er, 7°, relatives aux exploitants qui ont recours aux services de l'intermédiaire de réservation;

b) les données visées à l'article 43, § 1er, 8°, relatives aux chauffeurs qui ont recours aux services de l'intermédiaire de réservation;

c) les données visées à l'article 43, § 1er, 10° et 11°, relatives aux courses réservées et aux courses effectuées via les services de l'intermédiaire de réservation;

d) pour chaque véhicule enregistré conformément à l'article 17, les données visées à l'article 43, § 1er, 12°, relatives à la mise à la disposition du public via les services de l'intermédiaire de réservation;

e) l'ensemble des coûts qui sont mis à la charge des affiliés à l'intermédiaire de réservation;

f) les conditions générales d'affiliation à l'intermédiaire de réservation applicables aux exploitants de services de taxis, lesquelles doivent être conformes aux tarifs visés à l'article 31 et ne peuvent ni interdire aux exploitants de s'affilier également à d'autres intermédiaires de réservation de leur choix, ni imposer de surcoût aux exploitants qui s'affilient à plusieurs intermédiaires de réservation;

g) les conditions générales d'utilisation des services de l'intermédiaire de réservation applicables aux clients et usagers ».

« Art. 42. § 1er. Toutes les communications et tous les échanges de documents qui s'inscrivent dans le cadre de la présente ordonnance se font par la voie électronique.

§ 2. Le Gouvernement ou son délégué peut créer et mettre en ligne un système informatique constitué d'un recueil des données visées à l'article 43, § 1er. Il en détermine le contenu, les modalités de mise à jour et les caractéristiques techniques.

Une fois le système informatique fonctionnel, le Gouvernement peut imposer que toutes les communications et tous les échanges de documents qui s'inscrivent dans le cadre de la présente ordonnance se font par la voie de ce système informatique.

Au cas où le système informatique est temporairement indisponible pendant plus d'un jour ouvrable, les délais imposés par la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution sont, de plein droit, prorogés du nombre de jours ouvrables qu'aura duré la période d'indisponibilité. Les périodes pendant lesquelles le système informatique a été indisponible sont mentionnées sur le site internet du système informatique.

Art. 43. § 1er. Les données suivantes peuvent être collectées et traitées dans le cadre de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution :

1° les données relatives aux autorisations d'exploiter un service de taxis, à la liste d'attente de délivrance de nouvelles autorisations d'exploiter un service de taxis, aux certificats de capacité de chauffeur, aux agréments d'intermédiaire de réservation et aux véhicules enregistrés;

2° les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis, de cession d'une telle autorisation, de certificat de capacité de chauffeur, d'agréments d'intermédiaire de réservation et d'enregistrement de véhicules qui ont fait l'objet d'un refus, ainsi que les motifs du refus, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

3° les autorisations d'exploiter un service de taxis, les certificats de capacité de chauffeur et les agréments d'intermédiaire de réservation qui ont fait l'objet d'une suspension, ainsi que

la durée et les motifs de la suspension, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

4° les autorisations d'exploiter un service de taxis, les certificats de capacité de chauffeur, les agréments d'intermédiaire de réservation et les enregistrements de véhicules qui ont fait l'objet d'un retrait, ainsi que les motifs du retrait, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

5° les informations relatives aux recours introduits contre les décisions de suspension et de retrait, ainsi que les décisions prises par l'autorité de recours;

6° les plaintes et les avis du Conseil de discipline visé à l'article 41;

7° les données suivantes relatives à l'exploitant :

a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale;

b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise;

c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement;

d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;

e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 6;

f) le statut social;

g) l'identité et le statut social du/des chauffeur(s) conduisant le/les véhicules de l'exploitant;

8° les données suivantes relatives au chauffeur :

a) les noms et prénoms, numéro de registre national et adresse du domicile;

b) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;

c) les données relatives aux conditions de moralité visées à l'article 14;

d) le numéro de permis de conduire;

e) la date de validité du permis de conduire et du certificat d'aptitude médicale;

f) le statut social;

g) le régime de travail;

9° les données suivantes relatives aux intermédiaires de réservation :

- a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale;
- b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise;
- c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement;
- d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
- e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 22;

10° les données suivantes relatives aux courses prestées par les services de taxis :

- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au 7°, a) à c);
- b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au 8°, a);
- c) la plaque d'immatriculation du véhicule;
- d) la date;
- e) les données de localisation du point de départ et d'arrivée;
- f) les heures de départ et d'arrivée;
- g) le numéro unique de la course;
- h) le prix final de la course;
- i) la distance de la course;

11° complémentirement au point 10°, les données suivantes relatives aux courses prestées sur réservation par les services de taxis :

- a) les date et heure auxquelles la réservation a été effectuée;
- b) les dates, heures et lieux de départ et d'arrivée de la course définis au moment où la réservation a été effectuée;
- c) le prix convenu pour la course au moment où la réservation a été effectuée;
- d) le cas échéant, les données relatives au contrat de cérémonie visées à l'article 27;

12° les données relatives au service quotidien du véhicule :

- a) les dates et heures de début et de fin du service;
- b) les heures de début et de fin des périodes de pause prises pendant la durée du service;

- c) le nombre de courses effectuées;
- d) la distance totale parcourue et, au sein de celle-ci, la distance parcourue avec des usagers à bord;

13° les données suivantes relatives au véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxis :

- a) la plaque d'immatriculation;
- b) les données relatives au contrôle technique;
- c) les données relatives au titre de propriété du véhicule;
- d) les données relatives à l'assurance;

§ 2. Les condamnations pénales visées au paragraphe 1er, 1° à 4° et 7° à 9°, ne concernent que les infractions aux conditions relatives à la moralité de l'exploitant, du chauffeur ou de l'intermédiaire de réservation visées à l'article 6 ou à l'article 14 ou à l'article 22 et les infractions visées à l'article 36.

La base de données ne mentionne, le cas échéant, que l'existence d'une condamnation de ce genre, sans indication de l'infraction qui a été sanctionnée.

§ 3. Pour les causes d'inaptitude médicale visées au paragraphe 1er, 2°, 3° et 4°, la base de données ne mentionne que les codes visés à l'annexe 7 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 tels que mentionnés sur le permis de conduire.

§ 4. La base de données est alimentée :

- 1° s'agissant des données visées au paragraphe 1er, 1° à 6, par l'Administration;
- 2° s'agissant des données visées au paragraphe 1er, 7° à 13°, par les exploitants d'un service de taxis, les chauffeurs ou par les intermédiaires de réservation.

§ 5. Les données sont transférées sur le serveur désigné par l'Administration :

- a) en ce qui concerne celles visées à l'article 43, § 1er, 8° : avant l'entrée en vigueur du contrat ou de sa modification, de l'engagement, du changement de régime de travail, de la démission ou du licenciement d'un chauffeur;
- b) en ce qui concerne celles visées au § 1er, 10° : à la fin de chaque course;
- c) en ce qui concerne celles visées au § 1er, 11° : après chaque réservation ou conclusion de contrat de cérémonie;
- d) en ce qui concerne celles visées au § 1er, 12° : après chaque fin de service;
- e) en ce qui concerne celles visées au § 1er, 13° : avant la mise en service du véhicule.

§ 6. L'Administration est autorisée à accéder aux sources authentiques contenant les données relatives aux chauffeurs, exploitants, et intermédiaires de réservation.

Ces données sont :

1° en ce qui concerne le chauffeur :

- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au § 1er, 7°, a) à c);
- b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au § 1er, 8°, a);
- c) les données relatives au respect des conditions de moralité conformément au paragraphe 2 du même article;
- d) les données relatives à la validité du permis de conduire;
- e) les données relatives à l'aptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;
- f) les données relatives au statut social des travailleurs et le régime de travail;

2° en ce qui concerne l'exploitant :

- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au § 1er, 7°, a) à c);
- b) les données relatives au respect des conditions de moralité conformément au paragraphe 2 du même article;
- c) les données relatives au respect des conditions de solvabilité;
- d) les données relatives au statut social des chauffeurs;
- e) les données relatives au(x) véhicule(s);

3° en ce qui concerne l'intermédiaire de réservation :

- a) les données relatives à l'identification visées au § 1er, 9°, a) à c);
- b) les données relatives au respect des conditions de moralité conformément au paragraphe 2 du même article;
- c) les données relatives au respect des conditions de solvabilité.

§ 7. La base de données est soumise à une gestion stricte des utilisateurs et des accès, l'accès étant limité aux données strictement nécessaires à l'application de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, en fonction du rôle joué par chaque bénéficiaire d'accès.

§ 8. L'Administration accède à la base de données suivant les modalités suivantes :

1° s'agissant des données visées au § 1er, 1° à 6° et 13°, en permanence;

2° s'agissant des données visées au § 1er, 7° à 12°, uniquement dans le cadre d'une enquête administrative et/ou pénale portant sur le respect des dispositions de l'ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, lors d'une plainte, pour la vérification de la mise à disposition du véhicule;

§ 9. Les données visées au § 1er sont conservées dans la base de données six ans après la cessation de l'exploitation à laquelle elles se rapportent.

En dérogation à l'alinéa 1er :

1° en cas d'inscription sur la liste d'attente visée à l'article 7, et sous réserve de l'application du 2°, les données de la demande d'autorisation d'exploiter ne sont pas conservées au-delà de la date à laquelle le demandeur est rayé de la liste d'attente sans avoir obtenu l'autorisation demandée;

2° les données visées au § 1er, 2°, sont conservées jusqu'à l'expiration des voies de recours ouvertes à l'encontre des décisions en cause, ou des délais pour introduire ces recours;

3° les données visées au § 1er, 10° et 11°, sont conservées dans la base de données pendant 2 ans.

Art. 44. Les données listées à l'article 43 sont collectées et traitées en vue de :

1° permettre une gestion administrative efficace des procédures d'octroi et de renouvellement d'autorisation et d'agrément, d'octroi du certificat de capacité, d'enregistrement du véhicule mises en place par la présente ordonnance;

2° contrôler le respect des dispositions relatives :

a) aux conditions d'octroi et d'exploitation, de renouvellement, de suspension, du retrait de l'autorisation d'exploiter;

b) aux conditions d'octroi et d'exploitation de renouvellement, de suspension, du retrait de l'agrément d'intermédiaire de réservation;

c) aux conditions d'octroi, de suspension et de retrait du certificat de capacité, et aux exigences imposées aux chauffeurs;

d) aux exigences imposées aux véhicules;

e) à la mise à disposition du véhicule;

f) aux tarifs applicables aux services de taxis;

3° partager les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis, aux exploitants et aux certificats de capacité entre les services publics bruxellois et

fédéraux compétents, les services publics compétents des autres Régions, la police et le Conseil de discipline visé à l'article 41.

Art. 45. § 1er. L'Administration est le responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du règlement 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

§ 2. Le Gouvernement détermine à quelles données de la base de données peuvent avoir accès, les exploitants, les chauffeurs, la police, les services publics fédéraux et les services publics chargés de la gestion administrative et du contrôle des services de transport rémunéré de personnes, ainsi que les conditions et les modalités techniques de cet accès.

L'accès visé à l'alinéa 1er est strictement limité aux informations personnelles de la personne qui sollicite l'accès ou, si la demanderesse est une autorité publique, à ce qui lui est nécessaire à l'exercice de ses compétences ».

B.158.2. Die vorerwähnten Bestimmungen wurden sodann durch die Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 1. Dezember 2022 « zur Abänderung der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 über die Taxidienste und der Ordonnanz vom 6. März 2019 über das Brüsseler Steuerverfahrensgesetzbuch » abgeändert. Diese Abänderungen haben keine Auswirkung auf die aktuell geprüften verbundenen Rechtssachen.

B.158.3. Die angefochtenen Bestimmungen waren in ihrer früheren Formulierung, die in einem Vorentwurf der Ordonnanz enthalten war, Gegenstand der Stellungnahme der Datenschutzbehörde Nr. 249/2021 vom 23. Dezember 2021. Diese hat angegeben, dass die im Entwurf befindliche Datenverarbeitung eine Einmischung in die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen darstellt und dem Grundsatz der Erforderlichkeit und der Verhältnismäßigkeit unterliegt. Sie hat den Ordonnanzgeber ebenfalls aufgefordert, die verfolgten Zwecke genauer zu beschreiben. In der Stellungnahme heißt es:

« [L]'Autorité estime que trois types de traitements de données mis en place par l'avant-projet semblent disproportionnés au regard de l'objectif d'intérêt général poursuivi. Il s'agit de l'accès de l'Administration et la transmission en temps réel à l'Administration par, d'une part, les exploitants d'un service de taxi (article 24, § 2) et d'autre part, par les gestionnaires de plateformes (article 27, § 2, 4^o), notamment des données relatives aux courses réservées et effectuées ainsi qu'au temps de travail presté par les chauffeurs [...]. De même, en ce qui concerne la mise en place éventuelle par le Gouvernement d'un système informatique constitué d'un recueil de tous types de données encodées reçues, échangées ou stockées dans le cadre des procédures ou des formalités visées par l'ordonnance en projet (article 45) » (Stellungnahme Nr. 249/2021 vom 23. Dezember 2021, SS. 4-5).

« En ce qui concerne la précision de la finalité de gestion administrative, l’Autorité invite le demandeur à veiller à ce qu’elle soit exhaustive afin de permettre aux personnes concernées de pouvoir se faire une idée claire et prévisible des traitements qui seront effectués de leurs données. Ainsi, l’Autorité est d’avis que cette finalité doit viser aussi l’octroi de l’autorisation d’exploiter, du certificat de capacité, de l’agrément des plateformes, l’enregistrement du véhicule et la réception de la déclaration préalable à laquelle est soumis le secteur du transport de personnes à caractère événementiel » (ebenda, S. 7).

« L’Autorité considère que l’accès permanent de l’Administration, avec un transfert en temps réel des données précitées sur un serveur de l’Administration est démesuré en vue d’assurer une mission de contrôle du service d’intérêt public qu’est le taxi » (ebenda, S. 18).

« Dans le même ordre d’idées, l’Autorité ne comprend pas pour quelle raison les données relatives au temps de travail presté par les chauffeurs doivent être accessibles et transférées à l’Administration au regard des finalités visées » (ebenda, S. 19).

« L’Autorité relève que les expressions ‘ informations et documents relatifs aux chauffeurs ’ et ‘ les courses réservées et les courses effectuées ’ sont larges et floues, ce qui ne permet pas aux personnes concernées de se faire une idée précise des traitements de leurs données » (ebenda, S. 20).

B.158.4. Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates, die zu demselben Vorentwurf befragt wurde, hat in ihrem Gutachten Nr. 71.119/4 vom 23. März 2022 angemerkt:

« 1. Conformément au principe de légalité consacré par l’article 22 de la Constitution, le paragraphe 1er énumère les données qui peuvent être collectées dans le cadre de l’ordonnance en projet.

Dans ce cadre, il est notamment fait usage de la notion de ‘ données relatives à l’identification ’ de l’exploitant, du chauffeur ou de l’intermédiaire de réservation.

Cette notion sera définie afin d’y préciser quelles sont les données à caractère personnel qu’elle recouvre.

2. Le paragraphe 8, relatif aux modalités d’accès de l’administration à la base de données, sera complété pour ce qui concerne les données visées au paragraphe 1er, 7° à 9° » (StR, Gutachten Nr. 71.119/4 vom 23. März 2022, S. 11).

B.158.5. Als Antwort auf die vorerwähnte Stellungnahme und das vorerwähnte Gutachten hat die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt ihren Entwurf angepasst, insbesondere indem die Erhebung der Daten « in Echtzeit » gestrichen wurde, indem die Angabe der von den Fahrern geleisteten Arbeitszeit gestrichen wurde, indem die Veröffentlichung der Adresse des Betriebssitzes der Fahrer gestrichen wurde und indem eine Aufzählung der genauen Angaben

vorgenommen wurde, was unter den « Informationen und Unterlagen über die Fahrer » sowie den « gebuchten Fahrten und den durchgeführten Fahrten » zu verstehen ist.

B.158.6. In den Vorarbeiten zu der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 wurde präzisiert:

« Ces articles visent à rendre l'ordonnance conforme aux exigences du RGPD et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, ainsi qu'à l'avis n° 249/2021 rendu par l'APD sur l'avant-projet d'ordonnance le 23 décembre 2021 » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/1, S. 29).

Der Minister-Präsident hat hinzugefügt:

« Le projet d'ordonnance prévoit également la communication, par les exploitants, chauffeurs, intermédiaires, d'un certain nombre de données permettant un meilleur contrôle. La communication de ces données n'était en effet pas prévue par l'ordonnance de 1995.

Pour encore renforcer le contrôle et surtout alléger la gestion administrative de Bruxelles Mobilité autant que celle des exploitants, des chauffeurs et des intermédiaires de réservation, un nouveau système de gestion informatique de données sera créé au sein de l'administration. À cet effet, il a demandé à Bruxelles Mobilité de démarrer la réflexion pour aboutir à un projet à soumettre à concertation avec le secteur au sens large. Les modalités de gestion des données seront définies par arrêté de Gouvernement. L'objectif est d'être opérationnel fin 2023 » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, A-541/2, SS. 57-58).

Erster, zweiter und dritter Teil des fünften Klagegrunds

B.159. Im ersten und zweiten Teil des fünften Klagegrunds beanstanden die klagenden Parteien die grundsätzliche Verpflichtung der Betreiber von Taxidiensten sowie der Buchungsvermittler zur Übermittlung der erwähnten Daten sowie deren Rechtfertigung im Hinblick auf die Ziele des Kundenschutzes und der Erleichterung der Kontrolle durch die Verwaltung. Sie machen geltend, dass diese Übermittlung nicht erforderlich ist und dass die verfolgten Ziele mit anderen Mitteln hätten erreicht werden können. Sie bemängeln zudem, dass mit den angefochtenen Bestimmungen Dritte, die Buchungsvermittler, herangezogen würden, um von den Betreibern erzeugte Daten zu erhalten, was überdies zu einer unnötigen doppelten Übermittlung führe. Im dritten Teil führen die klagenden Parteien aus denselben Gründen an, dass die Einrichtung einer Datenbank gegen die im Klagegrund genannten Bestimmungen verstoße. Schließlich bezieht sich die Kritik auf die Dauer der Aufbewahrung

der Daten, die die klagenden Parteien für zu lang halten. Der Gerichtshof prüft diese Teile zusammen.

B.160.1. Artikel 22 der Verfassung bestimmt:

« Jeder hat ein Recht auf Achtung vor seinem Privat- und Familienleben, außer in den Fällen und unter den Bedingungen, die durch Gesetz festgelegt sind.

Das Gesetz, das Dekret oder die in Artikel 134 erwähnte Regel gewährleistet den Schutz dieses Rechtes ».

Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

« (1) Jede Person hat das Recht auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens, ihrer Wohnung und ihrer Korrespondenz.

(2) Eine Behörde darf in die Ausübung dieses Rechts nur eingreifen, soweit der Eingriff gesetzlich vorgesehen und in einer demokratischen Gesellschaft notwendig ist für die nationale oder öffentliche Sicherheit, für das wirtschaftliche Wohl des Landes, zur Aufrechterhaltung der Ordnung, zur Verhütung von Straftaten, zum Schutz der Gesundheit oder der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer ».

B.160.2. Der Verfassungsgeber hat eine möglichst weitgehende Übereinstimmung zwischen Artikel 22 der Verfassung und Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention angestrebt (*Parl. Dok.*, Kammer, 1992-1993, Nr. 997/5, S. 2).

Die Tragweite dieses Artikels 8 entspricht derjenigen der vorerwähnten Verfassungsbestimmung, sodass die durch die beiden Bestimmungen gebotenen Garantien ein untrennbares Ganzes bilden.

B.160.3. Die im Klagegrund angegebenen Artikel der DSGVO bestimmen:

« Artikel 5

Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) Personenbezogene Daten müssen

a) auf rechtmäßige Weise, nach Treu und Glauben und in einer für die betroffene Person nachvollziehbaren Weise verarbeitet werden (‘ Rechtmäßigkeit, Verarbeitung nach Treu und Glauben, Transparenz ’);

b) für festgelegte, eindeutige und legitime Zwecke erhoben werden und dürfen nicht in einer mit diesen Zwecken nicht zu vereinbarenden Weise weiterverarbeitet werden; eine Weiterverarbeitung für im öffentlichen Interesse liegende Archivzwecke, für wissenschaftliche oder historische Forschungszwecke oder für statistische Zwecke gilt gemäß Artikel 89 Absatz 1 nicht als unvereinbar mit den ursprünglichen Zwecken (‘ Zweckbindung ’);

c) dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein (‘ Datenminimierung ’);

d) sachlich richtig und erforderlichenfalls auf dem neuesten Stand sein; es sind alle angemessenen Maßnahmen zu treffen, damit personenbezogene Daten, die im Hinblick auf die Zwecke ihrer Verarbeitung unrichtig sind, unverzüglich gelöscht oder berichtigt werden (‘ Richtigkeit ’);

e) in einer Form gespeichert werden, die die Identifizierung der betroffenen Personen nur so lange ermöglicht, wie es für die Zwecke, für die sie verarbeitet werden, erforderlich ist; personenbezogene Daten dürfen länger gespeichert werden, soweit die personenbezogenen Daten vorbehaltlich der Durchführung geeigneter technischer und organisatorischer Maßnahmen, die von dieser Verordnung zum Schutz der Rechte und Freiheiten der betroffenen Person gefordert werden, ausschließlich für im öffentlichen Interesse liegende Archivzwecke oder für wissenschaftliche und historische Forschungszwecke oder für statistische Zwecke gemäß Artikel 89 Absatz 1 verarbeitet werden (‘ Speicherbegrenzung ’);

f) in einer Weise verarbeitet werden, die eine angemessene Sicherheit der personenbezogenen Daten gewährleistet, einschließlich Schutz vor unbefugter oder unrechtmäßiger Verarbeitung und vor unbeabsichtigtem Verlust, unbeabsichtigter Zerstörung oder unbeabsichtigter Schädigung durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen (‘ Integrität und Vertraulichkeit ’);

(2) Der Verantwortliche ist für die Einhaltung des Absatzes 1 verantwortlich und muss dessen Einhaltung nachweisen können (‘ Rechenschaftspflicht ’).

Artikel 6

Rechtmäßigkeit der Verarbeitung

(1) Die Verarbeitung ist nur rechtmäßig, wenn mindestens eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die betroffene Person hat ihre Einwilligung zu der Verarbeitung der sie betreffenden personenbezogenen Daten für einen oder mehrere bestimmte Zwecke gegeben;

b) die Verarbeitung ist für die Erfüllung eines Vertrags, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist, oder zur Durchführung vorvertraglicher Maßnahmen erforderlich, die auf Anfrage der betroffenen Person erfolgen;

c) die Verarbeitung ist zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung erforderlich, der der Verantwortliche unterliegt;

d) die Verarbeitung ist erforderlich, um lebenswichtige Interessen der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person zu schützen;

e) die Verarbeitung ist für die Wahrnehmung einer Aufgabe erforderlich, die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde;

f) die Verarbeitung ist zur Wahrung der berechtigten Interessen des Verantwortlichen oder eines Dritten erforderlich, sofern nicht die Interessen oder Grundrechte und Grundfreiheiten der betroffenen Person, die den Schutz personenbezogener Daten erfordern, überwiegen, insbesondere dann, wenn es sich bei der betroffenen Person um ein Kind handelt.

Unterabsatz 1 Buchstabe f gilt nicht für die von Behörden in Erfüllung ihrer Aufgaben vorgenommene Verarbeitung.

(2) Die Mitgliedstaaten können spezifischere Bestimmungen zur Anpassung der Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung in Bezug auf die Verarbeitung zur Erfüllung von Absatz 1 Buchstaben c und e beibehalten oder einführen, indem sie spezifische Anforderungen für die Verarbeitung sowie sonstige Maßnahmen präziser bestimmen, um eine rechtmäßig und nach Treu und Glauben erfolgende Verarbeitung zu gewährleisten, einschließlich für andere besondere Verarbeitungssituationen gemäß Kapitel IX.

(3) Die Rechtsgrundlage für die Verarbeitungen gemäß Absatz 1 Buchstaben c und e wird festgelegt durch

a) Unionsrecht oder

b) das Recht der Mitgliedstaaten, dem der Verantwortliche unterliegt.

Der Zweck der Verarbeitung muss in dieser Rechtsgrundlage festgelegt oder hinsichtlich der Verarbeitung gemäß Absatz 1 Buchstabe e für die Erfüllung einer Aufgabe erforderlich sein, die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde. Diese Rechtsgrundlage kann spezifische Bestimmungen zur Anpassung der Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung enthalten, unter anderem Bestimmungen darüber, welche allgemeinen Bedingungen für die Regelung der Rechtmäßigkeit der Verarbeitung durch den Verantwortlichen gelten, welche Arten von Daten verarbeitet werden, welche Personen betroffen sind, an welche Einrichtungen und für welche Zwecke die personenbezogenen Daten offengelegt werden dürfen, welcher Zweckbindung sie unterliegen, wie lange sie gespeichert werden dürfen und welche Verarbeitungsvorgänge und -verfahren angewandt werden dürfen, einschließlich Maßnahmen zur Gewährleistung einer rechtmäßig und nach Treu und Glauben erfolgenden Verarbeitung, wie solche für sonstige besondere Verarbeitungssituationen gemäß Kapitel IX. Das Unionsrecht oder das Recht der Mitgliedstaaten müssen ein im öffentlichen Interesse liegendes Ziel verfolgen und in einem angemessenen Verhältnis zu dem verfolgten legitimen Zweck stehen.

(4) Beruht die Verarbeitung zu einem anderen Zweck als zu demjenigen, zu dem die personenbezogenen Daten erhoben wurden, nicht auf der Einwilligung der betroffenen Person oder auf einer Rechtsvorschrift der Union oder der Mitgliedstaaten, die in einer demokratischen Gesellschaft eine notwendige und verhältnismäßige Maßnahme zum Schutz der in Artikel 23 Absatz 1 genannten Ziele darstellt, so berücksichtigt der Verantwortliche - um festzustellen, ob

die Verarbeitung zu einem anderen Zweck mit demjenigen, zu dem die personenbezogenen Daten ursprünglich erhoben wurden, vereinbar ist - unter anderem

a) jede Verbindung zwischen den Zwecken, für die die personenbezogenen Daten erhoben wurden, und den Zwecken der beabsichtigten Weiterverarbeitung,

b) den Zusammenhang, in dem die personenbezogenen Daten erhoben wurden, insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den betroffenen Personen und dem Verantwortlichen,

c) die Art der personenbezogenen Daten, insbesondere ob besondere Kategorien personenbezogener Daten gemäß Artikel 9 verarbeitet werden oder ob personenbezogene Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten gemäß Artikel 10 verarbeitet werden,

d) die möglichen Folgen der beabsichtigten Weiterverarbeitung für die betroffenen Personen,

e) das Vorhandensein geeigneter Garantien, wozu Verschlüsselung oder Pseudonymisierung gehören kann ».

B.161. Aus den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 9. Juni 2022 sowie aus den Schriftsätzen des Präsidenten des Parlaments und der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt geht hervor, dass der Ordonnanzgeber das Kontrollsystem an die Nutzung neuer Technologien im Taxisektor anpassen sowie auf das veraltete und unbefriedigende frühere System reagieren wollte, das darin bestand, dass die Betreiber ein tägliches Fahrtenblatt führten. Laut den zuständigen Behörden führte ein solches System zu einer zu hohen Anzahl an Einstellungen ohne Verfolgung von Beschwerden der Nutzer. Das verfolgte Ziel besteht hauptsächlich darin, die Kontrolle der Verpflichtungen aus der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 effektiver zu gestalten; hinzu kommt das Ziel, die Kunden, insbesondere schutzbedürftige Personen, zu schützen.

B.162. In Anbetracht dieser Feststellung und dieser Ziele konnte der Ordonnanzgeber vernünftigerweise davon ausgehen, dass die Übermittlungspflicht erforderlich ist, um die unter der Geltung der alten Gesetzen festgestellten Zurückhaltungen oder Verluste von Informationen zu vermeiden. Entgegen den Ausführungen der klagenden Parteien belegt die bisherige Erfahrung hinreichend, dass die verfolgten Ziele nicht mit einem anderen Mittel hätten erreicht werden können, geschweige denn mit der Beibehaltung des früheren Systems der Datenübermittlung auf Anfrage der Verwaltung. Der Gerichtshof ist nicht befugt, diese Opportunitätsentscheidung in Frage zu stellen.

B.163. Die Kritik der klagenden Parteien an der Einrichtung einer computergestützten Datenbank folgt derselben Argumentation, da sie bemängeln, dass sie im Hinblick auf die angestrebten Ziele nicht erforderlich sei; diese hätten auch durch die Beibehaltung des Systems, wie es früher bestand, erreicht werden können. Der Ordonnanzgeber konnte vernünftigerweise die Auffassung vertreten, dass die Einrichtung einer computergestützten Datenbank erforderlich ist und eine Maßnahme darstellt, die untrennbar mit der Übermittlungspflicht der erwähnten Daten verbunden ist.

B.164. Der Gerichtshof muss ferner prüfen, ob die Datenverarbeitung durch die Verwaltung, die die Verantwortliche im Sinne von Artikel 4 Absatz 7 der DSGVO ist, mit den Datenschutzgrundsätzen, insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, vereinbar ist.

B.165. Bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen in Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten sind u. a. deren automatischer Charakter, die verwendeten Techniken, der Genauigkeitsgrad, die Relevanz, der gegebenenfalls außergewöhnliche Charakter der zu verarbeitenden Daten, das etwaige Vorhandensein von Maßnahmen zur Begrenzung der Datenspeicherfrist, das etwaige Vorhandensein eines unabhängigen Überwachungssystems, mit dem geprüft werden kann, ob eine Datenspeicherung weiterhin erforderlich ist, das etwaige Vorhandensein von ausreichenden Kontrollrechten und Rechtsbehelfen für die betroffenen Personen, das etwaige Vorhandensein von Garantien zur Vermeidung einer Stigmatisierung der Personen, deren Daten verarbeitet werden, der unterscheidende Charakter der Regelung und das etwaige Vorhandensein von Garantien zur Vermeidung einer falschen Nutzung und von Missbrauch der verarbeiteten personenbezogenen Daten durch öffentliche Behörden zu berücksichtigen (EuGHMR, Große Kammer, 4. Mai 2000, *Rotaru gegen Rumänien*, ECLI:CE:ECHR:2000:0504JUD002834195, § 59; Entscheidung, 29. Juni 2006, *Weber und Saravia gegen Deutschland*, ECLI:CE:ECHR:2006:0629DEC005493400, § 135; 28. April 2009, *K.H. u.a. gegen Slowakei*, ECLI:CE:ECHR:2009:0428JUD003288104, §§ 60 bis 69; Große Kammer, 4. Dezember 2008, *S. und Marper gegen Vereinigtes Königreich*, ECLI:CE:ECHR:2008:1204JUD003056204, §§ 101 bis 103, 119, 122 und 124; 18. April 2013, *M.K. gegen Frankreich*, ECLI:CE:ECHR:2013:0418JUD001952209, §§ 37 und 42 bis 44; 18. September 2014, *Brunet gegen Frankreich*, ECLI:CE:ECHR:2014:0918JUD002101010, §§ 35 bis 37; 12. Januar 2016, *Szabó und Vissy gegen Ungarn*, ECLI:CE:ECHR:2016:0112JUD003713814, § 68; EuGH,

Große Kammer, 8. April 2014, C-293/12, *Digital Rights Ireland Ltd*, und C-594/12, *Kärntner Landesregierung u.a.*, ECLI:EU:C:2014:238, §§ 56 bis 66).

B.166. Artikel 43 §§ 1 bis 3 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 zählt genau auf, welche personenbezogenen Daten Gegenstand einer Übermittlungspflicht und eines möglichen Zugriffs durch die Verwaltung sind. Keine dieser Angaben ist von vager Beschaffenheit und damit missbrauchsanfällig. Außerdem hängt jede einzelne mit den Betreibern, Fahrern und Buchungsvermittlern zusammen und betrifft Informationen, die nicht über den beruflichen Rahmen des Taxigewerbes hinausgehen. Es werden keine Daten zu den Kunden erhoben. Darüber hinaus wird in Paragraf 5 derselben Bestimmung angegeben, welche Fristen für die Übermittlung dieser Daten durch die Betreiber und Buchungsvermittler gelten, die nicht in Echtzeit erfolgen muss. Folglich sind die übermittelten Daten dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt. Überdies ändert der Umstand, dass diese Verpflichtung sowohl für Betreiber als auch für Buchungsvermittler gilt und dass bestimmte Daten doppelt erhoben werden können, nichts daran.

B.167. Die Verwaltung darf nur zu den in Artikel 44 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 abschließend aufgeführten Zwecken auf die von den Betreibern und Buchungsvermittlern bereitgestellten Daten zugreifen. Dabei handelt es sich zum einen um die Verwaltung der Verfahren im Zusammenhang mit den in der vorerwähnten Ordonnanz vorgesehenen Pflichten und Bedingungen, darunter die Erteilung von Betriebsgenehmigungen und Zulassungen für Buchungsvermittler. Zum anderen geht es um den Datenaustausch zwischen den für die Bekämpfung von Betrug und Straftaten zuständigen öffentlichen Diensten in Brüssel, der föderierten Teilgebiete und des Föderalstaates. Zudem behält Artikel 43 § 8 derselben Ordonnanz den Zugang zu höchstpersönlichen Daten einer behördlichen Untersuchung und/oder einer strafrechtlichen Ermittlung über die Einhaltung der Bestimmungen der Ordonnanz und ihrer Ausführungserlasse vor, während er den ständigen Zugriff nur auf Daten über Genehmigungen und Zulassungen, Rechtsbehelfe und Beschwerden sowie zu Daten öffentlicher Ordnung in Bezug auf Fahrzeuge, d. h. Kennzeichen, technische Kontrolle, Eigentumsnachweis des Fahrzeugs und Versicherung, zulässt.

B.168. In Artikel 43 § 9 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 wird die maximale Aufbewahrungsfrist für die verarbeiteten personenbezogenen Daten auf sechs Jahre nach

Einstellung des Betriebs, auf den sich die Daten beziehen, und in bestimmten Fällen auf eine kürzere Frist festgelegt.

B.169. Die Übermittlung und die Verarbeitung der in den angefochtenen Bestimmungen aufgeführten Daten verfolgt daher konkret die in B.167 erwähnten Zwecke. Diese sind nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe *b*) der DSGVO festgelegt, eindeutig und legitim. In Anbetracht der strikt auf den Bereich der Taxidienste beschränkten Beschaffenheit folgt daraus, dass die angefochtenen Bestimmungen nicht gegen den Wesensgehalt des Rechts auf Datenschutz verstoßen und mit angemessenen und spezifischen Maßnahmen zur Wahrung der Grundrechte und Interessen der Betreiber und Buchungsvermittler versehen sind.

Im Übrigen obliegt es den zuständigen Behörden in ihrer Eigenschaft als Verantwortliche, dafür zu sorgen, dass alle Garantien für die Verarbeitung dieser Daten eingehalten werden, einschließlich der direkt anwendbaren Bestimmungen der DSGVO.

B.170. Die Einmischung ist folglich gerechtfertigt und hat angesichts der verfolgten Ziele keine unverhältnismäßigen Folgen für die Rechte der Betreiber und Buchungsvermittler.

B.171. Der fünfte Klagegrund ist unbegründet

In Bezug auf die Rechtssache Nr. 7914

Erster Klagegrund

B.172. Die klagende Partei leitet einen ersten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch Artikel 30 Absatz 1 Nr. 4 Buchstabe *f*) der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen die Artikel 10, 11, 22 und 23 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, mit Artikel 4 Absatz 3 des EUV und mit den Artikeln 101 und 102 des AEUV, sowie mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 Nr. 5 und X Absatz 1 Nr. 8 und mit Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Der Klagegrund bezieht sich auf das Verbot von Ausschließlichkeitsklauseln und das Verbot, Betreibern, die mehreren Buchungsvermittlern angeschlossen sind, zusätzliche Kosten aufzuerlegen.

B.173. Im ersten Teil bemängelt die klagende Partei eine ungerechtfertigte Einmischung in die Handels- und Gewerbefreiheit und in die Vertragsfreiheit zwischen zwei privaten Wirtschaftsteilnehmern. Im zweiten Teil führt sie an, dass die angefochtenen Maßnahmen mit dem insbesondere durch das Recht der Europäischen Union gewährleisteten Grundsatz des freien Wettbewerbs unvereinbar seien. Im dritten Teil bestreitet sie die Zuständigkeit der Region Brüssel-Hauptstadt, die in die föderale Zuständigkeit in Angelegenheiten des Handelsrechts und des Gesellschaftsrechts eingreifen würde.

B.174. Aus den zum vierten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 7911 dargelegten Gründen sind die drei Teile des ersten Klagegrunds unbegründet.

Zweiter Klagegrund

B.175. Die klagende Partei leitet einen zweiten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch die Artikel 30 Absatz 1 Nr. 4 und 42 bis 45 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 gegen Artikel 22 der Verfassung in Verbindung mit den Artikel 7, 8 und 52 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, mit Artikel 16 des AEUV und mit den Artikeln 5 und 6 des DSGVO. Der zweite Klagegrund bezieht sich auf die Verpflichtung, eine ganze Reihe von personenbezogenen Daten systematisch weiterzugeben, sowie auf die Einrichtung einer computergestützten Datenbank in der Verwaltung.

B.176. Aus den zum fünften Klagegrund in der Rechtssache Nr. 7911 dargelegten Gründen ist der zweite Klagegrund unbegründet.

Zu der Aufrechterhaltung der Folgen

B.177.1. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt und der Präsident des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt beantragen beim Gerichtshof, im Fall der vollständigen oder teilweisen Nichtigkeitserklärung der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 die Folgen der für nichtig erklärten Bestimmungen aufrechtzuerhalten.

B.177.2. Artikel 8 Absatz 3 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 bestimmt:

« Wenn der Verfassungsgerichtshof es für notwendig erachtet, gibt er im Wege einer allgemeinen Verfügung die Folgen der für nichtig erklärten Bestimmungen an, die als endgültig zu betrachten sind oder für die von ihm festgelegte Frist vorläufig aufrechterhalten werden ».

B.178. Der Gerichtshof hat nur den ersten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 7910 für begründet angesehen, sodass nur Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 für nichtig zu erklären ist. Aus der Prüfung dieses Klagegrunds geht hervor, dass die in dieser Bestimmung geregelte Angelegenheit gemäß Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 Gegenstand eines von den verschiedenen Regionen abgeschlossenen Zusammenarbeitsabkommens sein muss.

B.179.1. Artikel 6 § 3 des Dekrets der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr » bestimmt:

« Le Gouvernement flamand peut fixer les règles relatives aux courses qui s'étendent sur le territoire de la Région flamande, et qui sont effectuées par des services bénéficiant d'une licence dans une autre région ».

Artikel 8 des Erlasses der Flämischen Regierung vom 8. November 2019 « über die Betriebsbedingungen der bezahlten individuellen Personenbeförderung » bestimmt:

« Au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région flamande par un service de taxi ou un service de location d'un véhicule avec un chauffeur autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région flamande, sauf si la course a été commandée ».

B.179.2. Artikel 12 des Dekrets der Wallonischen Region vom 28. September 2023 « über Dienste im Bereich der entgeltlichen Beförderung von Personen auf der Straße mit Fahrzeugen mit geringer Kapazität » bestimmt:

« Abgesehen von den Fällen, die in einem Zusammenarbeitsabkommen gemäß Artikel 92*bis*, § 2, Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen während einer Fahrt auf dem Gebiet der Wallonischen Region durch einen in einer anderen Region zugelassenen Taxidienst vorgesehen sind, darf auf dem Gebiet der Wallonischen Region keine Person an Bord gehen, es sei denn, die Fahrt wurde vor der Einreise in das Gebiet der Region bestellt und angenommen.

§ 3. Wenn der Betreiber eine innerregionale Fahrt durchführt, verfügt er für jedes Fahrzeug über eine Betriebslizenz, die von der Gemeinde des Ortes der Abholung oder des Ortes der Ankunft der Fahrt ausgestellt wird.

In Abweichung von Absatz 1 kann der Betreiber über eine von einer anderen Gemeinde ausgestellte Betriebslizenz verfügen, wenn die Fahrt vor der Einreise in das Gebiet der Gemeinde des Ortes der Abholung bestellt und angenommen wurde ».

B.180.1. Daraus ergibt sich, dass die Flämische Region und die Wallonische Region ebenfalls spezifische Bestimmungen bezüglich der Ausübung der Tätigkeit der Taxidienste, die von dem Gebiet einer anderen Region aus betrieben werden, in ihrem Gebiet vorgesehen haben. Eine nicht modulierte Nichtigkeitsklärung von Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 hätte zur Folge, dass nur in der Region Brüssel-Hauptstadt solche Bestimmungen nicht mehr anwendbar wären.

B.180.2. Um einem solchen Ungleichgewicht und seiner möglichen Auswirkungen auf den Straßenverkehr im Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt vorzubeugen, aber auch um es den Regionen zu ermöglichen, das in Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erwähnte Zusammenarbeitsabkommen abzuschließen, und ihre Regelungen mit diesem Abkommen in Einklang zu bringen, sind die Folgen von Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz vom 9. Juni 2022 bis zum Inkrafttreten dieses Abkommens und spätestens bis zum 30. Juni 2027 aufrechtzuerhalten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

- erklärt Artikel 3 Nr. 1 Absatz 2 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 9. Juni 2022 « über die Taxidienste », für nichtig;

- erhält die Folgen der für nichtig erklärten Bestimmung bis zum Inkrafttreten des in Artikel 92*bis* § 2 Buchstabe *c*) des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen erwähnten Zusammenarbeitsabkommens und spätestens bis zum 30. Juni 2027 aufrecht;

- weist die Klagen im Übrigen zurück.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 19. Dezember 2024.

Der Kanzler,

Der Präsident,

Frank Meersschaut

Pierre Nihoul