



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

15 maart 2017*

„Prejudiciële verwijzing — Artikel 96 VWEU — Toepasselijkheid — Nationale regeling die taxidiensten verbiedt individuele plaatsen ter beschikking te stellen — Nationale regeling die taxidiensten verbiedt vooraf de bestemming te bepalen — Nationale regeling die taxidiensten verbiedt klanten te ronselen”

In zaak C-253/16,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de cour d'appel de Bruxelles (hof van beroep Brussel, België) bij beslissing van 21 april 2016, ingekomen bij het Hof op 3 mei 2016, in de procedure

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

tegen

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

Mohamed Chakir Ben Kadour,

* Procestaal: Frans.

Taxis Chalkis SCRL,
Mohammed Gheris,
Les délices de Fes SPRL,
Abderrahmane Belyazid,
E.A.R. SCS,
Sotrans SPRL,
B.M.A. SCS,
Taxis Amri et Cie SCS,
Aramak SCS,
Rachid El Amrani,
Mourad Bakkour,
Mohamed Agharbiou,
Omar Amri,
Jmili Zouhair,
Mustapha Ben Abderrahman,
Mohamed Zahyani,
Miltotax SPRL,
Lextra SA,
Ismael El Amrani,
Farid Benazzouz,
Imad Zoufri,
Abdel-Ilah Bokhamy,
Ismail Al Bouhali,
Bahri Messaoud & Cie SCS,
Mostafa Bouzid,
BKN Star SPRL,
M.V.S. SPRL,

A.B.M.B. SCS,
Imatrans SPRL,
Reda Bouyaknouden,
Ayoub Tahri,
Moulay Adil El Khatir,
Redouan El Abboudi,
Mohamed El Abboudi,
Bilal El Abboudi,
Sofian El Abboudi,
Karim Bensbih,
Hadel Bensbih,
Mimoun Mallouk,
Abdellah El Ghaffouli,
Said El Aazzoui,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: L. Bay Larsen, kamerpresident, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan en D. Šváby (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: N. Wahl,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- FlibTravel International SA en Léonard Travel International SA, vertegenwoordigd door P. Frühling, advocat,
- AAL Renting SA en Haroune Tax SPRL, vertegenwoordigd door V. Defraiteur, advocat,
- Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamid El Barjraji, Abdelouahab Ben Bachir, Sotax SCRI, Mostapha El Hammouchi, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamal El Jelali, Mohamed Chakir Ben Kadour, Taxis Chalkis SCRL, Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmane Belyazid, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.M.A. SCS, Taxis Amri et Cie SCS, Aramak SCS, Rachid El Amrani, Mourad Bakkour, Mohamed Agharbiou, Omar Amri, Jmili Zouhair, Mustapha Ben Abderrahman, Mohamed Zahyani, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismael El Amrani,

Farid Benazzouz, Imad Zoufri, Abdel-Ilah Bokhamy, Ismail Al Bouhali, Bahri Messaoud & Cie SCS, Mostafa Bouzid, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Reda Bouyaknouden, Ayoub Tahri, Moulay Adil El Khatir, Redouan El Abboudi, Mohamed El Abboudi, Bilal El Abboudi, Sofian El Abboudi, Karim Bensbih, Hadel Bensbih, Mimoun Mallouk, Abdellah El Ghaffouli en Said El Aazzoui, vertegenwoordigd door D. Ribant en I. Ferrant, avocats,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Mölls en J. Hottiaux als gemachtigden,
gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 21 december 2016,
het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 96, lid 1, VWEU.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een vordering tot staking die door FlibTravel International SA (hierna „FlibTravel”) en Léonard Travel International SA (hierna: „Léonard Travel”), vennootschappen die personenvervoer via vaste bustrajecten exploiteren, is ingesteld tegen natuurlijke en rechtspersonen die respectievelijk taxibestuurders en exploitanten van taxidiensten zijn, wegens vermeende oneerlijke mededinging door laatstgenoemden ten aanzien van eerstgenoemden.

Toepasselijke bepalingen van Belgisch recht

- 3 De ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (*Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1995, blz. 15510), zoals gewijzigd bij de ordonnantie van 20 juli 2006 (*Belgisch Staatsblad* van 29 september 2006) (hierna: „ordonnantie van 27 april 1995”), bepaalt in artikel 2, leden 1 en 2, het volgende:

„1° taxidiensten: de bezoldigde vervoerdiensten van personen, met bestuurder, door middel van automobielen die aan de volgende eisen voldoen:

- a) het voertuig, van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, naar de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen, hun aanhangwagens, de elementen alsook de accessoires voor de veiligheid moeten voldoen, is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen – de bestuurder inbegrepen – en is daartoe bestemd;
- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg naar de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld;
- c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst met de machtiging van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
- d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald;

2° diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur: alle diensten van bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, die geen taxidiensten zijn en die verzekerd zijn door middel van voertuigen van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, met uitzondering van de voertuigen die als ziekenwagen uitgerust zijn”.

- 4 Artikel 3, eerste alinea, van deze ordonnantie luidt:

„Niemand mag, zonder vergunning van de Regering, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen vanop de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt.”

- 5 Artikel 16 van deze ordonnantie bepaalt het volgende:

„Niemand mag, zonder vergunning van de Regering, een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

Enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering afgegeven vergunning mogen dienstleveringen afleggen waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

[...]”

- 6 Artikel 31, punt 7, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (*Belgisch Staatsblad* van 3 mei 2007, blz. 23526), zoals gewijzigd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 maart 2014 (*Belgisch Staatsblad* van 17 april 2014), bepaalt dat het de chauffeurs verboden is „om klanten te ronselen of om klanten te doen ronselen door derden”.

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 7 In het kader van een met Brussels South Charleroi Airport gesloten onderconcessieovereenkomst, exploiteren FlibTravel en Léonard Travel een vast bustraject tussen het te Brussel (België) gelegen treinstation Brussel-Zuid en de luchthaven van Charleroi (België).
- 8 Op 21 mei 2014 hebben FlibTravel en Léonard Travel verweerders in het hoofdgeding gedagvaard voor de président du tribunal de commerce francophone de Bruxelles (voorzitter van de Franstalige rechtbank van koophandel Brussel, België) en staking gevorderd van de praktijken waarvan zij betogen dat deze in strijd zijn met de eerlijke marktpraktijken aangezien zij artikel 2, lid 1, onder c) en d), van de ordonnantie van 27 april 1995 schenden.
- 9 Tot staving van hun stakingsvordering betogen zij dat verweerders in het hoofdgeding of personen die voor hun rekening werken, aan het station Brussel-Zuid passagiers ronselen die de luchthaven van Charleroi als bestemming hebben, om deze te groeperen in „taxi’s van het type bestelwagen” waarna ze – zodra deze taxi’s vol zijn – naar die bestemming worden gebracht. Verweerders wordt bijgevolg met name verweten passagiers met dezelfde bestemming te groeperen, een prijsstelling voor de dienst per passagier en niet per voertuig te hanteren, en gebruik te maken van ronselpraktijken.
- 10 Bij vonnis van 11 februari 2015 heeft de voorzitter van deze rechtbank alle vorderingen van FlibTravel en Léonard Travel afgewezen omdat de beweerdelijke feiten niet waren bewezen.
- 11 Op 13 juli 2015 hebben verzoeksters in het hoofdgeding tegen dit vonnis hoger beroep ingesteld bij de cour d’appel de Bruxelles (hof van beroep Brussel, België).

- 12 Die rechter is van oordeel dat ingevolge artikel 2, lid 1, onder c) en d), van de ordonnantie van 27 april 1995 de exploitanten van taxidiensten geen individuele plaatsen in plaats van het volledige voertuig mogen aanbieden aan hun passagiers, en dat zij evenmin de bestemming vooraf mogen bepalen. Hij stelt tevens vast dat de litigieuze praktijken kunnen worden aangemerkt als het ronselen van klanten in de zin van artikel 31, punt 7, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, zoals gewijzigd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 maart 2014. Hij is van oordeel dat deze praktijken inbreuken vormen op die bepalingen, en dat zij in strijd zijn met de eerlijke marktpraktijken. Om deze reden zijn deze praktijken verboden en kunnen zij op verzoek van een belanghebbende het voorwerp vormen van een vordering tot staking.
- 13 De verwijzende rechter twijfelt echter over de verenigbaarheid van die bepalingen met artikel 96, lid 1, VWEU, met name gelet op het ontbreken van kennisgeving van de ordonnantie van 27 april 1995 aan de Europese Commissie.
- 14 Meer in het bijzonder vraagt de rechter zich af of artikel 96, lid 1, VWEU, voor zover deze bepaling betrekking heeft op „vervoer binnen de Unie”, slechts van toepassing is op de voor hem aanhangige zaak wanneer het betrokken vervoer een transnationale dimensie heeft. Hij zet uiteen dat de voor hem in geding zijnde vervoersprestaties vanwege de internationale dimensie van het betrokken station en de betrokken luchthaven, niet louter ten goede komen van nationale onderdanen. Hij vraagt zich ook af hoe de in die bepaling opgenomen begrippen „prijzen en voorwaarden” moeten worden uitgelegd, en of de door deze bepaling aan bepaalde industrieën geboden bescherming kan worden toegepast op een vervoersindustrie zoals die door taxidiensten wordt aangeboden.
- 15 In die omstandigheden, en na partijen te hebben bevestigd over de verenigbaarheid van de bepalingen van de ordonnantie van 27 april 1995 met artikel 96, lid 1, VWEU, heeft de cour d’appel de Bruxelles besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vragen te stellen:
- „1) Moet artikel 96, lid 1, VWEU aldus worden uitgelegd dat het van toepassing kan zijn op prijzen en voorwaarden die door een lidstaat zijn opgelegd aan de exploitanten van taxidiensten wanneer:
- a) tijdens de betrokken taxiriten slechts uitzonderlijk de nationale grenzen worden overschreden,
 - b) een belangrijk deel van de klanten van de betrokken taxi’s bestaat uit staatsburgers van de Europese Unie of personen die in de Europese Unie verblijven, en die geen staatsburger van de betrokken lidstaat zijn of personen zijn die in de betrokken lidstaat verblijven en
 - c) in de concrete omstandigheden van de zaak, de betrokken taxiriten voor de passagier vaak slechts een etappe zijn in een langere reis waarvan het vertrekpunt of de eindbestemming in een ander land van de Unie dan de betrokken lidstaat ligt?
- 2) Moet artikel 96, lid 1, VWEU aldus worden uitgelegd dat het van toepassing kan zijn op exploitatievoorwaarden die niet de tariefvoorwaarden en de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning voor het verrichten van de betrokken vervoersactiviteit zijn, zoals in de onderhavige zaak een verbod voor de exploitanten van taxi’s om individuele plaatsen in plaats van het hele voertuig ter beschikking te stellen en een verbod voor die exploitanten om zelf de bestemming van een aan de klant aangeboden rit te bepalen, wat erop neerkomt dat deze exploitanten wordt belet klanten met dezelfde bestemming te groeperen?
- 3) Moet artikel 96, lid 1, VWEU aldus worden uitgelegd dat het, behoudens machtiging van de Commissie, maatregelen van hetzelfde soort als de in de tweede vraag bedoelde maatregelen verbiedt:
- a) die, naast andere doelstellingen, algemeen tot doel hebben, de exploitanten van taxi’s te beschermen tegen de concurrentie van bedrijven die voertuigen met chauffeur verhuren, en,
 - b) die in de concrete omstandigheden van de zaak specifiek tot gevolg hebben dat exploitanten van bussen tegen de concurrentie van exploitanten van taxi’s worden beschermd?

- 4) Moet artikel 96, lid 1, VWEU aldus worden uitgelegd dat het, behoudens machtiging van de Commissie, een maatregel verbiedt die de exploitanten van taxi's verbiedt klanten te ronselen, wanneer die maatregel in de concrete omstandigheden van de zaak tot gevolg heeft dat hun mogelijkheden voor het verwerven van klanten van een concurrerende busdienst worden beperkt?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

- 16 Met zijn tweede vraag, die in de eerste plaats dient te worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 96, lid 1, VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het van toepassing is op een nationale regeling als in het hoofdgeding, die de voorwaarden regelt waaronder taxidiensten moeten worden verricht.
- 17 Volgens deze bepaling is het aan een lidstaat, behoudens machtiging van de Commissie, verboden voor het vervoer binnen de Unie de toepassing van prijzen en voorwaarden op te leggen welke enig element van steun of bescherming in het belang van een of meer ondernemingen of bepaalde industrieën inhouden.
- 18 Volgens vaste rechtspraak moet bij de uitlegging van een bepaling van Unierecht niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt (arrest van 16 november 2016, Hemming e.a., C-316/15, EU:C:2016:879, punt 27 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 19 Uit de bewoordingen van artikel 96, lid 1, VWEU volgt dienaangaande dat deze bepaling is bedoeld om de nationale regelingen te regelen die van toepassing zijn op vervoer binnen de Unie en betrekking hebben op prijzen en voorwaarden welke enig element van steun of bescherming in het belang van een of meer „ondernemingen” of bepaalde industrieën inhouden.
- 20 Deze bepaling heeft tot doel te vermijden dat lidstaten steun- of beschermingsmaatregelen vaststellen die indirect ten goede komen aan de klanten van de betrokken vervoerder die de bedoelde prijzen en voorwaarden op hen toepast, en strekt er niet toe te voorkomen dat zij steun- of beschermingsmaatregelen vaststellen die direct ten goede komen aan andere vervoerders die in een concurrentieverhouding staan tot de betrokken vervoerder.
- 21 Deze uitlegging vindt steun in artikel 96, lid 2, VWEU, bij de toepassing waarvan de Commissie, om een maatregel te kunnen goedkeuren die in beginsel verboden is door artikel 96, lid 1, VWEU, met name rekening moet houden met de vereisten van een passend regionaal economisch beleid, met de behoeften van minder ontwikkelde gebieden alsmede met de vraagstukken welke zich in door politieke omstandigheden ernstig benadeelde streken voordoen.
- 22 Artikel 96, lid 1, VWEU moet bijgevolg aldus worden uitgelegd dat het geen toepassing vindt op een regeling als in het hoofdgeding.
- 23 De door verweerders in het hoofdgeding bepleite tegengestelde uitlegging zou overigens afbreuk kunnen doen aan het nuttig effect van artikel 58 VWEU, dat, overeenkomstig artikel 91 VWEU, impliceert dat de toepassing van de beginselen van het vrije dienstenverkeer wordt verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid (zie arrest van 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punt 30), aangezien artikel 96, lid 1, VWEU dan tot gevolg zou hebben dat een groot gedeelte van de maatregelen die als beperking van het vrij verrichten van vervoersdiensten zouden kunnen worden aangemerkt, direct verboden zou zijn, zonder dat een dergelijke regel door de Uniewetgever werd goedgekeurd.

- 24 Gelet op het voorgaande, dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 96, lid 1, VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het geen toepassing vindt op beperkingen die aan aanbieders van taxidiensten worden opgelegd, zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde beperkingen.
- 25 Gelet op het antwoord op de tweede vraag, behoeven de andere vragen niet te worden beantwoord.

Kosten

- 26 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 96, lid 1, VWEU moet aldus worden uitgelegd dat het geen toepassing vindt op beperkingen die aan aanbieders van taxidiensten worden opgelegd, zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde beperkingen.

ondertekeningen