

Rolnummer 887
Arrest nr. 69/95 van 17 oktober 1995

A R R E S T

In zake : de vordering tot schorsing van de artikelen 16, 17 en 29 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, ingesteld door de n.v. A.D.-Limousines.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en L. De Grève, en de rechters P. Martens, G. De Baets, E. Cerexhe, H. Coremans en A. Arts, bijgestaan door de griffier L. Potoms, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van de vordering

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 20 juli 1995 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 24 juli 1995, is een vordering tot schorsing ingesteld van de artikelen 16, 17 en 29 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1995, door de n.v. A.D.-Limousines waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 1030 Brussel, L. Mignonstraat 3.

Bij hetzelfde verzoekschrift vordert de verzoekende partij eveneens de vernietiging van dezelfde bepalingen.

II. De rechtspleging

Bij beschikking van 24 juli 1995 heeft de voorzitter in functie de rechters van de zetel aangewezen overeenkomstig de artikelen 58 en 59 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

De rechters-verslaggevers hebben geoordeeld dat er geen aanleiding was om artikel 71 of 72 van de organieke wet toe te passen.

Bij beschikking van 8 augustus 1995 heeft de voorzitter de dag van de terechtzitting bepaald op 13 september 1995.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de in artikel 76 van de organieke wet vermelde autoriteiten alsmede aan de verzoekende partij en haar advocaten bij op 10 augustus 1995 ter post aangetekende brieven.

De Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, Hertogsstraat 7/9, 1000 Brussel, heeft bij op 6 september 1995 ter post aangetekende brief een memorie betreffende de vordering tot schorsing ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 13 september 1995 :

- zijn verschenen :

. Mr. J. Bourtembourg en Mr. F. Schmitz, advocaten bij de balie te Brussel, voor de verzoekende partij;

. Mr. J.-P. Lagasse, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;

- hebben de rechters-verslaggevers P. Martens en G. De Baets verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De rechtspleging is gevoerd overeenkomstig de artikelen 62 en volgende van de organieke wet, die betrekking hebben op het gebruik van de talen voor het Hof.

III. Onderwerp van de bestreden bepalingen

De bestreden bepalingen van de ordonnantie van 27 april 1995 luiden als volgt :

« Art. 16. 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.

De vergunning voor het exploiteren omvat geen toelating voor het stationeren op bepaalde plaatsen op de openbare weg.

Art. 17. § 1. De exploitatievoorwaarden van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur worden door de Regering vastgelegd. Hierbij worden ten minste de volgende beginselen toegepast :

1° Het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet een luxueus voertuig zijn en het door de cliënt vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. Deze criteria kunnen door de Regering nader bepaald worden;

2° Het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden;

3° Elke verhuring van een voertuig geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt in de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het huurcontract en de prijs ervan; dit register kan per computer georganiseerd worden;

4° Het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Regering waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uur.

In alle gevallen mag de dienst slechts bezoldigd worden na ontvangst van de factuur op de zetel van de klant;

5° Het voertuig mag zich noch op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privé-weg begeven noch erop stationeren, indien het niet voorafgaandelijk ten zetel van de onderneming het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt;

6° Het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op zitplaatsen ervan;

7° Het voertuig moet uitgerust zijn met een kenteken, dat vooraan en achteraan aangebracht wordt, en ten minste de volgende documenten aan boord hebben : de exploitatievergunning van een dienst voor het verhuren van een voertuig met chauffeur en een document dat eigen is aan het verhuurde voertuig;

8° Kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren, zoals taxameter, lichtverklipper en vermeldingen, mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden;

9° Het mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding naar de zin van artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberechtiging.

De exploitant van een taxidienst, die overeenkomstig artikel 13 een vergunning bezit, mag eventueel een taxi inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur met de bijzondere toestemming van de Regering, de betaling van een toeslag en op voorwaarde dat deze bijkomende activiteit geen schade berokkent aan de criteria van rendabiliteit van zijn exploitatie en aan de criteria van de terbeschikkingstelling van de taxi aan het publiek.

In afwijking van § 1, lid 1, 8°, mag de taxi die ingezet wordt als verhuurdienst van voertuigen met chauffeur overeenkomstig het vorige lid een taxameter houden aan boord van het voertuig.

§ 1, lid 1, 9°, is niet van toepassing op de bij het vorige lid bedoelde taxi.

§ 2. De exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en de vergunning om een taxi uitzonderlijk in te zetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur worden door de Regering afgegeven.

Deze bepaalt de onderzoeks- en instructieprocedure van de vergunningsaanvragen alsook de bijlagen die eraan gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Er mag slechts één vergunning per exploitant afgegeven worden.

De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

Art. 29. De Regering legt de tarieven vast die van toepassing zijn op de taxidiensten. Zij kan verschillende tarieven opleggen, onder andere naargelang het uur, de dag of naargelang de klant al dan niet bagage bij zich heeft, of beslissen forfaitaire tarieven in te voeren voor bepaalde soorten ritten, die zij bepaalt en wanneer het voertuig ingezet wordt als collectieve taxi, de toepasbare tarieven reglementeren.

De Regering kan binnen eenzelfde perimeter verschillende tariefzones bepalen.

De Regering legt de minimale tarieven vast die van toepassing zijn op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. »

IV. *In rechte*

- A -

Verzoekschrift

Eerste middel

A.1. Artikel 16 van de bestreden ordonnantie schendt de artikelen 2 en 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen en artikel 92bis, § 2, c, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, doordat tussen de gewesten geen enkel samenwerkingsakkoord werd gesloten, terwijl de bestreden bepaling de bedoeling heeft toepasselijk te zijn op exploitanten wier exploitatiezetel buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is gevestigd.

Tweede middel

A.2. Artikel 17 van de bestreden ordonnantie schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, gecombineerd met het recht op de vrije keuze van beroepsarbeid neergelegd in artikel 23 van de Grondwet, het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid en het beginsel van het vrije verkeer van diensten, zoals het is verankerd in de artikelen 59 tot 62 en 75 van het Verdrag van Rome en in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Dat artikel bepaalt terzelfder tijd dat, voordat de passagiers instappen, een schriftelijke overeenkomst moet zijn ondertekend, waarvan een exemplaar zich op de exploitatiezetel moet bevinden (artikel 17, § 1, 4°), en dat het voertuig zich niet op de openbare weg of een voor het publiek toegankelijke privé-weg mag begeven noch er mag worden geparkeerd indien het niet voorafgaandelijk « ten zetel van de onderneming » het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt (artikel 17, § 1, 5°).

Het verplicht aldus de klanten die een voertuig met chauffeur wensen te huren, zich zelf naar de zetel van de onderneming te begeven om de vervoerovereenkomst af te sluiten. Het verbod om de bezoldiging contant te ontvangen verplicht de exploitant voorafgaandelijk zijn factuur naar de « zetel van de klant » te sturen, zonder dat voor die beperking enige verantwoording wordt gegeven. Tot slot maakt het verbod om een radio te gebruiken het onmogelijk de chauffeurs ervan te verwittigen dat een klant op hen wacht.

Die bepalingen roepen een onverantwoord verschil in behandeling in het leven onder de diensten van bezoldigd personenvervoer naargelang het taxi's of limousines betreft, in zoverre laatstgenoemde voertuigen een inbreuk moeten dulden die onverenigbaar is met de in het middel aangevoerde fundamentele vrijheden.

Derde middel

A.3. De voormelde bepaling van artikel 17, § 1, 5°, beperkt zonder duidelijke verantwoording de vrijheid van verkeer van de betrokken personen, met schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, gecombineerd met het beginsel van de vrijheid van de persoon en de vrijheid van verkeer, zoals het is verankerd in artikel 12 van de Grondwet en in artikel 2 van het Vierde Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Vierde middel

A.4. Doordat artikel 29 de bedoeling heeft het prijsbeleid te bepalen en doordat het de bevoegdheid voor dat beleid aan de Gewestregering overdraagt, schendt het artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat bepaalt dat het prijsbeleid tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.

Ten aanzien van het nadeel

A.5. Er is alle reden om te vrezen dat de onmiddellijke uitvoering van de bestreden norm de verzoekende

partij een onherstelbaar nadeel zal berokkenen, dat verder gaat dan een louter geldelijk nadeel. De bestreden bepalingen verbieden haar immers om:

« - (...) passagiers (te) vervoeren zonder dat die zich vooraf op eigen kracht hebben verplaatst om de overeenkomst af te sluiten op de zetel van de exploitant, die in voorkomend geval ver verwijderd kan zijn van de plaats waar zij zich bevinden wanneer zij een limousine wensen te huren;

- (...) zich (...) op de openbare weg (te) begeven of er (te) parkeren nadat de vervoeropdracht is beëindigd;

- (...) een toestel voor radiocommunicatie (te) gebruiken;

- (...) de prijs van het vervoer (...) contant (te) innen, aangezien een factuur zal moeten worden gestuurd naar de zetel van de klant, hetgeen bij een internationale cliëntèle problemen dreigt te veroorzaken om de schuldvordering te innen en in ieder geval zal leiden tot belangrijke vertragingen bij de inning. »

Bovendien worden de minimumprijzen vastgesteld door de Gewestregering, op grond van de machtiging waarin de bestreden bepalingen voorzien, op een drempel die dermate hoog is dat de limousines niet langer aantrekkelijk zijn voor de cliëntèle, aangezien haar minimum drie uur zal moeten worden aangerekend.

A.6. De verzoekende partij ontplooit haar activiteit met behulp van zeven voertuigen, waarvan er één op lange termijn wordt gehuurd en de overige het voorwerp uitmaken van bankfinancieringen. Zij oefent haar activiteit uit op drie onderscheiden manieren :

« - zij heeft overeenkomsten gesloten met hotels, waardoor zij hoofdzakelijk klanten van die hotels naar de luchthaven brengt; meestal wordt het vervoer betaald door het hotel;

- zij heeft overeenkomsten gesloten met firma's, waarbij zij zich ertoe verbindt voertuigen ter beschikking te stellen van welbepaalde personen; de reservaties gebeuren per fax of per telefoon; meestal betalen de klanten, die in dat geval firma's zijn, de ritten;

- zij doet aan dienstverlening in onderaanneming voor andere exploitanten van limousines, die op welbepaalde tijdstippen worden geconfronteerd met een vraag naar transport die hoger ligt dan hun capaciteiten; de toewijzing van de ritten gebeurt hetzij op de zetel van de firma, hetzij via het toestel voor radiocommunicatie; op welbepaalde tijdstippen gaat de verzoekster ook in op verzoeken om transport die firma's hetzij per fax, hetzij per telefoon aan haar richten.

De verzoekende partij heeft geen privé-garage. Haar voertuigen zijn op de openbare weg geparkeerd, hetzij in de nabijheid van de zetel van de firma, hetzij, op verantwoordelijkheid van de chauffeurs, bij hun persoonlijke woonplaats.

De drie vermelde activiteiten worden door de bestreden bepalingen onmogelijk gemaakt. In werkelijkheid bestaat de enige werkmethode die aan de verzoekster toegestaan blijft, erin op haar exploitatiezetel te wachten tot eventuele klanten zelf een overeenkomst komen sluiten, zonder dat zij een exteme oproep mag beantwoorden.

De cliëntèle van de verzoekster gaat nooit op die manier te werk, met als gevolg dat de verzoekster haar activiteiten onmogelijk kan voortzetten. Dat is overigens duidelijk het doel dat de wetgever heeft nagestreefd. »

A.7. De maandelijkse kosten van de verzoekster bedragen 649.537 frank, die slechts zouden dalen met 170.000 frank indien zij haar personeel zou ontslaan. Haar totale omzet is het resultaat van activiteiten die haar voortaan verboden zijn. De stopzetting van haar activiteiten is onvermijdelijk en een eventueel recht op de toekenning, in de toekomst, van schadevergoeding zal dit niet verhinderen.

Standpunt van de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

A.8. De onmiddellijke uitvoering van de aangevochten ordonnantie kan de verzoekende partij geen nadeel berokkenen. Artikel 41 van de ordonnantie en het toepassingsbesluit van 9 mei 1995 geven haar de mogelijkheid een eerste vergunning van één jaar te verkrijgen, en zij heeft de nodige stappen daartoe ondernomen.

A.9. Subsidiair is het beroep slechts ontvankelijk in zoverre daarin de bepalingen worden aangevochten die betrekking hebben op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, en niet die welke betrekking hebben op de taxidiensten, vermits die niet van toepassing zijn op de verzoekende partij. Deze heeft er dus geen belang bij artikel 29, eerste en tweede lid, aan te vechten in zoverre het enkel betrekking heeft op de taxidiensten. Het beroep is ook onontvankelijk in zoverre het is gericht tegen artikel 16, tweede lid, vermits de verzoekende partij, aangezien zij haar maatschappelijke zetel in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft, er geen belang bij heeft de bepaling aan te vechten die de exploitanten die in een ander gewest zijn gevestigd, verplicht een door de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest afgegeven vergunning te hebben.

Ten aanzien van het risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel

A.10. De verzoekende partij vergist zich ten aanzien van de draagwijdte van de bepalingen die zij aanvecht. Die hebben geenszins tot gevolg dat haar activiteiten worden verboden of bemoeilijkt. Geen enkele bepaling vereist dat alleen de vervoerde persoon een contract met haar zou kunnen sluiten, noch dat de vervoerde persoon verplicht zou zijn zich naar de zetel van de onderneming te begeven om er een contract te tekenen. De overeenkomst moet juridisch op de zetel van de onderneming worden gesloten, doch die overeenkomst kan per post, per fax, enz. tot stand worden gebracht. Wel verboden is de praktijk volgens welke een akkoord wordt gesloten tussen de chauffeur en de vervoerde persoon, want een dergelijk akkoord slaat in werkelijkheid op de taxidiensten.

A.11. De verplichting voor de ondernemingen die in andere gewesten zijn gevestigd om een vergunning te hebben, berokkent de verzoekende partij geen nadeel. Integendeel, zij kan uit die bepaling voordeel halen vermits zij in Brussel is gevestigd en zij aldus beschermd is tegen de piraat-exploitanten die, aangezien zij gevestigd zijn in een gewest waar er geen reglementering is, het spel van de concurrentie in haar nadeel zouden kunnen vervalsen.

A.12. Het nadeel verbonden met de toepassing van het minimumtarief bestaat niet, daar de door de verzoekende partij aangekondigde tarieven hoger liggen dan de minima die bij het besluit van 9 mei 1995 zijn vastgesteld.

Ten aanzien van het ernstig karakter van de middelen

Eerste middel

A.13. Het middel is, gesteld dat het ontvankelijk is (zie A.9), niet ernstig. Artikel 92bis, § 2, c, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen stelt het sluiten van een samenwerkingsakkoord slechts verplicht voor de taxidiensten die zich over het grondgebied van meer dan een gewest uitstrekken. Het kan niet worden uitgebreid tot het verhuren van voertuigen met chauffeur. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft gebruik gemaakt van een bevoegdheid die hem is toegekend bij artikel 6, § 1, X, 8°, van dezelfde bijzondere wet met betrekking tot « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur ».

Tweede en derde middel

A.14. Met haar tweede en derde middel klaagt de verzoekende partij juist aan dat de aangevochten ordonnantie haar verhindert taxiritten uit te voeren in het kader van de exploitatie van haar dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Het middel is slechts ontvankelijk in zoverre het is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, eventueel in samenhang met de in het middel geciteerde bepalingen van internationaal recht. In het geding is het verschil in behandeling van de taxi's en de huurvoertuigen inzake het gemengde gebruik van het taxivoertuig en inzake de aanwezigheid van een radio aan boord van laatstgenoemd voertuig wanneer het in limousinedienst wordt gebruikt. De draagwijdte van het middel is dus beperkt tot het tweede en derde lid van artikel 17, § 1, van de ordonnantie.

A.15. De taxidiensten, enerzijds, en de diensten voor het verhuren van voertuigen, anderzijds, vormen twee onderscheiden manieren van bezoldigd vervoer van personen. Zij beantwoorden aan verschillende behoeften. De gewestwetgever kan wettig bijdragen tot de harmonische ontwikkeling van die twee types van activiteiten door erover te waken dat zij niet worden verward. De beperkingen die hij aldus aan de vrijheid van handel en nijverheid stelt, zijn niet onevenredig met het nagestreefde doel.

A.16. Het in het derde middel bekritiseerde verbod om zich op de openbare weg te begeven of er te parkeren wordt volgens de memorie van toelichting verantwoord door het feit dat teveel huurwagens klanten « oppikken » die bestemd zijn voor taxidiensten, door rond te rijden of in de nabijheid van hotels, restaurants, spektakelzalen te wachten, wat conflicten tussen de twee betrokken sectoren veroorzaakt en aanleiding geeft tot tal van klachten van klanten die bedrogen werden wat de aard van het voertuig en dus de prijs van de rit betreft (*Gedr. St. Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, nr. A-368/1, p. 21*). De bekritiseerde beperking is niet onevenredig met de doelstelling die erin bestaat dergelijke conflicten te vermijden.

Vierde middel

A.17. Gesteld dat de verzoekende partij er belang bij heeft de tarieven aan te vechten - *quod non* (zie A.12) -, dan is het vierde middel uit haar verzoekschrift niet ernstig. De ordonnantie is niet gegrond op de algemene bevoegdheid van de gewesten inzake economie, doch op de bijzondere bevoegdheid die hun bij artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is toegekend. Het enige bij die bepaling voorgeschreven voorbehoud heeft betrekking op de regels van algemene politie en de technische voorschriften van de vervoermiddelen. Het kan niet worden uitgebreid tot het vaststellen van de tarieven. De aangevochten bepaling kan trouwens een grondslag vinden in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

- B -

B.1. Naar luid van artikel 20, 1°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof dient aan twee grondvoorwaarden te zijn voldaan opdat tot schorsing kan worden besloten :

- de middelen die worden aangevoerd moeten ernstig zijn;
- de onmiddellijke uitvoering van de bestreden maatregel moet een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kunnen berokkenen.

Daar de twee voorwaarden cumulatief zijn, leidt de vaststelling dat één van die voorwaarden niet is vervuld tot verwerping van de vordering tot schorsing.

Ten aanzien van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel

B.2. Artikel 16, dat de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur onderwerpt aan een door de Gewestregering uitgereikte vergunning, kan op zichzelf geen nadeel berokkenen aan de verzoekende partij. In de uiteenzetting van het nadeel waarop zij zich beroept, voert zij trouwens geen enkel argument aan tegen die bepaling.

B.3. De bestreden bepalingen van artikel 17 zullen de verzoekende partij ertoe brengen haar exploitatie aan te passen aan de nieuwe reglementering. Onderzocht dient te worden of de in A.5 beschreven verbodsbepalingen zodanige gevolgen kunnen hebben dat, zoals de verzoekende partij beweert (A.7), de exploitatie van haar onderneming erdoor onmogelijk wordt of de rentabiliteit ervan ernstig in het gedrang komt.

B.4. Weliswaar lijkt een letterlijke en afzonderlijke lezing van artikel 17, § 1, 5°, te verbieden om passagiers te vervoeren die zich niet zelf naar de zetel van de onderneming zouden hebben begeven, maar dezelfde bepaling, gelezen in samenhang met die *sub* 4°, geeft aan dat de verhuring « ten zetel van de onderneming » anders dan schriftelijk kan gebeuren, aangezien uitdrukkelijk erin

wordt voorzien dat de schriftelijke overeenkomst aan boord van het voertuig mag worden ondertekend. Voor zover voorafgaandelijk een overeenkomst is gesloten met de onderneming, zij het per telefoon of per telefax, verbiedt de betrokken bepaling geenszins dat het voertuig zich verplaatst om de klant die de overeenkomst mondeling heeft gesloten, te gaan ophalen.

Het verbod om op de openbare weg te parkeren kan mogelijkwerwijze garagekosten met zich meebrengen. De verzoekende partij blijft evenwel in gebreke gegevens aan te reiken die aantonen dat die kosten van die aard zouden zijn dat zij de rentabiliteit van de onderneming ernstig in het gedrang zouden kunnen brengen.

B.5. De verzoekende partij bewijst evenmin dat het verbod om het voertuig uit te rusten met een toestel voor radiocommunicatie, van die aard zou zijn dat de rentabiliteit van haar onderneming voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ernstig in het gedrang zou worden gebracht.

B.6. Het verbod om de prijs van de rit contant te innen zou de verzoekende partij kunnen blootstellen aan incassoproblemen, met name bij een occasionele of buitenlandse cliëntèle.

Uit de beschrijving die de verzoekende partij van haar activiteiten geeft (A.6), blijkt evenwel dat zij hoofdzakelijk met een vaste cliëntèle werkt, aangezien haar medecontractanten geen occasionele klanten zijn, maar wel, naargelang van het geval, het hotel waar zij logeren, de firma waarmee een overeenkomst werd afgesloten of het bedrijf dat aanvragen waaraan zij zelf geen gevolg kan geven, in onderaanneming heeft gegeven.

B.7. Ten aanzien van de prijzen die door de verzoekende partij « veel te hoog » worden genoemd, dient te worden opgemerkt dat zij niet door de bestreden ordonnantie, maar door het besluit van de Gewestregering van 9 mei 1995 zijn vastgesteld.

De enige verplichting welke dienaangaande in de ordonnantie zelf voorkomt, houdt verband met de minimumduur van drie uur, bepaald in artikel 17, § 1, 4°. De verzoekende partij toont niet aan dat die verplichting haar exploitatie ernstig in het gedrang zou kunnen brengen.

B.8. Uit hetgeen voorafgaat volgt dat één van de voorwaarden vereist bij artikel 20, 1°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 niet is vervuld. De vordering tot schorsing moet dan ook worden

verworpen.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt de vordering tot schorsing.

Aldus uitgesproken in het Frans en in het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 17 oktober 1995.

De griffier,

De voorzitter,

L. Potoms

M. Melchior