



PRESSEMITTEILUNG Nr. 93/23

Luxemburg, den 8. Juni 2023

Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-50/21 | Prestige and Limousine

Die Begrenzung der Anzahl von Lizenzen für die Dienstleistung der Personenkraftwagen mit Fahrer im Großraum Barcelona verstößt gegen Unionsrecht

Das Erfordernis, zusätzlich zu der auf nationaler Ebene vorgesehenen Lizenz eine weitere Lizenz zu erwerben, kann jedoch für die gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums sowie für den Umweltschutz notwendig sein

Die Gesellschaft Prestige and Limousine S.L. (im Folgenden: P&L) ist Inhaberin von Genehmigungen für die Erbringung von Dienstleistungen der Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer (im Folgenden: Funkmietwagendienste) im Großraum Barcelona (Spanien) (im Folgenden: GB). P&L beanstandet die örtlichen Regelungen für Funkmietwagendienste im gesamten GB und beantragt beim Obergericht Katalonien (Spanien) deren Nichtigerklärung. Zum einen müssen nach diesen Regelungen Unternehmen, die bereits über eine Genehmigung für die Erbringung von städtischen und überörtlichen Funkmietwagendiensten in Spanien verfügen, für die Erbringung von Funkmietwagendiensten im GB eine **weitere Lizenz** erwerben. Zum anderen **begrenzen** diese Regelungen **die Anzahl der Lizenzen für Funkmietwagendienste** auf ein Dreißigstel der Anzahl der Lizenzen, die für Taxidienste in diesem Großraum vergeben werden.

Beim Obergericht Katalonien sind mehrere gleichartige Rechtsstreitigkeiten anhängig. Fünfzehn Unternehmen, die bereits Funkmietwagendienste im GB anboten, darunter Unternehmen, die mit internationalen Online-Plattformen verbunden sind, sind nämlich der Ansicht, dass der einzige Zweck dieser örtlichen Regelungen darin bestehe, ihre Tätigkeit zu behindern, und dies nur mit dem Ziel, die Interessen des Taxigewerbes zu schützen.

Das Obergericht Katalonien zweifelt daran, dass die Beschränkung der Anzahl der Genehmigungen für Funkmietwagendienste und die für diese Dienste im GB geltende Regelung der „doppelten Genehmigung“, die als eine Strategie angesehen werden könnten, den Wettbewerb von Funkmietwagendiensten gegenüber Taxidiensten zu reduzieren, mit dem Unionsrecht vereinbar sind. Daher hat es entschieden, sich hierzu an den Gerichtshof zu wenden.

Mit seinem heutigen Urteil **stellt der Gerichtshof erstens fest, dass die beiden Maßnahmen, die nach den nationalen Regelungen vorgesehen sind, nicht dazu zu führen scheinen, dass die Unternehmen, die Taxidienste erbringen, staatliche Mittel erhalten**. Die fragliche örtliche Regelung scheint nämlich nicht mit dem Einsatz staatlicher Mittel verbunden zu sein, was eine der kumulativen Voraussetzungen darstellt, die vorliegen müssen, damit eine Maßnahme als staatliche Hilfe eingestuft werden kann.

Zweitens stellt der Gerichtshof fest, dass **sowohl das Erfordernis einer besonderen zusätzlichen Genehmigung als auch die Begrenzung der Anzahl der Lizenzen Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit darstellen**, da die erste Maßnahme **den Marktzugang für jeden neuen Marktteilnehmer tatsächlich beschränkt** und die

zweite Maßnahme **die Anzahl der im GB niedergelassenen Anbieter von Funkmietwagendiensten einschränkt.**

Anschließend prüft der Gerichtshof, **ob diese Beschränkungen** der Niederlassungsfreiheit aus einem zwingenden Grund des Allgemeininteresses **gerechtfertigt sind und ob** sie geeignet sind, die Erreichung der verfolgten Zielsetzung in kohärenter und systematischer Weise zu gewährleisten, und dabei nicht über das hinausgehen, was hierzu erforderlich ist (**Verhältnismäßigkeitsgrundsatz**).

Die Ziele zum einen einer **guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums eines Großraums** und zum anderen des **Umweltschutzes** können zwar **zwingende Gründe des Allgemeininteresses darstellen**. Das Ziel, die **wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Taxidienste** zu gewährleisten, ist hingegen ein **rein wirtschaftliches Motiv**, das keinen zwingenden Grund des Allgemeininteresses darstellen kann.

Was die **Verhältnismäßigkeit dieser beiden Maßnahmen** angeht, ist der Gerichtshof der Ansicht, dass **das Erfordernis einer vorherigen Genehmigung als notwendig angesehen werden kann**, um die Ziele einer guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums sowie das Ziel des Umweltschutzes zu erreichen. Jedoch **muss** diese besondere Genehmigung **auf objektiven**, nicht diskriminierenden und im Voraus bekannten **Kriterien beruhen, die jede Willkür ausschließen und die sich nicht mit Kontrollen überschneiden, die bereits im Rahmen des nationalen Genehmigungsverfahrens durchgeführt wurden, sondern besonderen Bedürfnissen des GB entsprechen.**

Der Gerichtshof legt dar, dass hingegen **die Begrenzung der Anzahl der Lizenzen für Funkmietwagendienste auf ein Dreißigstel der Anzahl der Lizenzen für Taxidienste nicht geeignet erscheint, die Verwirklichung der Ziele** einer guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums sowie des Umweltschutzes **zu gewährleisten**. Vor dem Gerichtshof wurde die **Argumentation, die zugunsten von Funkmietwagendiensten angeführt wurde**, mit der belegt werden sollte, dass diese Dienste die Erreichung dieser Ziele tatsächlich fördern (u. a. Rückgang der Nutzung von privaten Fahrzeugen, Beitrag dieser Dienste zur Erreichung des Ziels einer effizienten und inklusiven Mobilität durch ihren Digitalisierungsgrad und ihre Flexibilität bei der Erbringung von Dienstleistungen, sowie Erbringung dieser Dienste mittels Fahrzeugen, die alternative Energien nutzen, die durch die staatliche Regulierung von Funkmietwagendiensten begünstigt würden), nicht entkräftet. Das Gleiche gilt für das Vorbringen, wonach **weniger einschränkende Maßnahmen erlassen werden könnten, um zum einen eine mögliche Auswirkung der Funkmietwagen-Flotte auf die Beförderung, den Verkehr und den öffentlichen Raum im GB zu begrenzen** (nämlich Maßnahmen zur Organisation der Funkmietwagendienste, Beschränkungen dieser Dienste zu bestimmten Uhrzeiten oder auch Verkehrsbeschränkungen in bestimmten Räumen), **und zum anderen das Ziel des Umweltschutzes zu erreichen** (beispielsweise durch verpflichtende Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge, die im GB verkehren).

HINWEIS: Mit einem Vorabentscheidungsersuchen haben die Gerichte der Mitgliedstaaten die Möglichkeit, dem Gerichtshof im Rahmen eines Rechtsstreits, über den sie zu entscheiden haben, Fragen betreffend die Auslegung des Unionsrechts oder die Gültigkeit einer Handlung der Union vorzulegen. Der Gerichtshof entscheidet dabei nicht den beim nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreit. Dieser ist unter Zugrundelegung der Entscheidung des Gerichtshofs vom nationalen Gericht zu entscheiden. Die Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, wenn diese über vergleichbare Fragen zu befinden haben.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Marguerite Saché ☎(+352) 4303 3549

Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über „[Europe by Satellite](#)“ ☎(+32) 2 2964106.

Bleiben Sie in Verbindung!

