



Verfassungsgerichtshof

ÜBERSETZUNG
Entscheid Nr. 171/2025
vom 11. Dezember 2025
Geschäftsverzeichnissnr. 8417
AUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfragen in Bezug auf die Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe *b*), 4 und 5 des Dekrets der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr », gestellt vom Polizeigericht Vilvoorde.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten Luc Lavrysen und Pierre Nihoul, und den Richtern Joséphine Moerman, Sabine de Bethune, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt und Katrin Jadin, unter Assistenz des Kanzlers Frank Meersschaut, unter dem Vorsitz des Präsidenten Luc Lavrysen,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. Gegenstand der Vorabentscheidungsfragen und Verfahren

In seinem Urteil vom 6. Januar 2025, dessen Ausfertigung am 17. Januar 2025 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das Polizeigericht Vilvoorde folgende Vorabentscheidungsfragen gestellt:

« 1. Verstoßen die Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe *b*), 4 und 5 des Dekrets vom 29. März 2019 über den individuellen gewerblichen Personenverkehr gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, sofern sie dieses Dekret auf Ambulanzdienste, die nicht dringende Transporte sitzender Patienten durchführen, anwendbar machen würden und diese Dienste Straßentaxis gleichsetzen?

2. Verstoßen die Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe *b*), 4 und 5 des Dekrets vom 29. März 2019 über den individuellen gewerblichen Personenverkehr gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, sofern sie dieses Dekret auf Ambulanzdienste, die nicht dringende Transporte sitzender Patienten durchführen, anwendbar machen würden, während dasselbe Dekret nicht auf Ambulanzdienste, die nicht dringende Transporte liegender Patienten durchführen, anwendbar ist? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1. Die Vorabentscheidungsfragen beziehen sich auf die in der Flämischen Region geltende Regelung des nicht dringenden Krankentransports im Sitzen.

Der nicht dringende Krankentransport ist vom dringenden Krankentransport zu unterscheiden, der durch das Gesetz vom 8. Juli 1964 « über die dringende medizinische Hilfe » geregelt wird. Laut Artikel 1 dieses Gesetzes versteht man unter dringender medizinischer Hilfe die unmittelbare Erbringung angemessener Hilfeleistungen für alle Personen, deren Gesundheitszustand infolge eines Unfalls oder einer plötzlichen Erkrankung oder der plötzlich auftretenden Komplikation einer Erkrankung ein dringendes Eingreifen erforderlich macht nach einem Anruf über das einheitliche Rufsystem, durch das die Hilfeleistung, die Überführung und die Aufnahme in einen geeigneten Krankenhausdienst gewährleistet werden.

Im Rahmen des nicht dringenden Krankentransports ist zwischen dem Krankentransport im Liegen und dem Krankentransport im Sitzen zu unterscheiden.

B.2. Die Vorabentscheidungsfragen beziehen sich auf die Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe *b*), 4 und 5 des Dekrets der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr » (nachstehend: Dekret vom 29. März 2019).

Artikel 2 Nrn. 4 und 5 des Dekrets vom 29. März 2019 bestimmt:

« In dit decreet wordt verstaan onder :

[...]

4° bezoldigd personenvervoer : het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten;

5° diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer : de diensten voor bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al de volgende eisen voldoen :

a) het voertuig 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, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden :

i) straattaxi : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op de openbare weg, vermeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats waarover de exploitant beschikt;

ii) standplaatstaxi : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op een standplaats op de openbare weg die voorbehouden is voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;

iii) ceremonieel vervoer : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies op basis van een schriftelijke overeenkomst;

iv) OV-taxi : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen;

c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;

d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald; ».

Artikel 4 des Dekrets vom 29. März 2019 bestimmt:

« De diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verstrekt voor het openbaar nut, met uitzondering van ceremonieel vervoer ».

Artikel 5 des Dekrets vom 29. März 2019 bestimmt:

« Dit decreet is niet van toepassing op diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer ».

B.3. Der Gerichtshof wird zur Vereinbarkeit der vorerwähnten Bestimmungen des Dekrets vom 29. März 2019 mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung befragt, insofern diese Bestimmungen das Dekret vom 29. März 2019 auf Ambulanzdienste, die nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anbieten, anwendbar machen und diese Dienste somit Straßentaxis gleichsetzen (erste Vorabentscheidungsfrage) und insofern das Dekret vom 29. März 2019 auf nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anwendbar ist, während es nicht auf nicht dringenden Krankentransport im Liegen anwendbar ist (zweite Vorabentscheidungsfrage).

B.4.1. Die Beklagten vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan machen geltend, dass die Vorabentscheidungsfragen keiner Antwort bedürften, weil die fraglichen Bestimmungen nicht auf den nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anwendbar seien, und somit genauso wenig auf die vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan anhängige Streitsache, die sich auf diesen Transport beziehe.

B.4.2. In der Regel obliegt es dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan festzustellen, welche Normen auf den bei ihm anhängig gemachten Streitfall anwendbar sind. Wenn dem Gerichtshof jedoch Bestimmungen vorgelegt werden, die offensichtlich nicht auf diesen Streitfall angewandt werden können, werden sie nicht vom Gerichtshof auf ihre Verfassungsmäßigkeit hin geprüft. Ebenso obliegt es in der Regel dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan, die Bestimmungen, die es anwendet, auszulegen, vorbehaltlich einer offensichtlich falschen Lesart der fraglichen Bestimmungen.

B.4.3. Aus der Begründung der Vorlageentscheidung und dem Wortlaut der Vorabentscheidungsfragen geht hervor, dass die fraglichen Bestimmungen dem Gerichtshof in der Auslegung vorgelegt werden, wonach diese Bestimmungen das Dekret vom 29. März 2019 auf den gewerblichen nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anwendbar machen.

B.4.4. Aus der Begründung der Vorlageentscheidung geht ebenfalls hervor, dass diese Auslegung auf dem in den Vorarbeiten enthaltenen Kommentar zu Artikel 5 des Dekrets vom 29. März 2019 beruht, dem zufolge dieses Dekret nicht auf Dienste für nicht dringenden Krankentransport im Liegen Anwendung findet.

In den Vorarbeiten heißt es:

« Het niet-dringend liggend ziekenvervoer wordt uitgesloten van het toepassingsgebied van het ontwerp van decreet, aangezien de kwaliteits- en veiligheidsnormen betreffende deze diensten reeds vervat zitten in het decreet van 30 april 2004 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer.

Hoewel de diensten voor niet-dringend, zittend ziekenvervoer niet expliciet worden uitgesloten van het toepassingsgebied, zal dit *de facto* voor bepaalde situaties wel het geval zijn, aangezien het toepassingsgebied van het ontwerp van decreet zich beperkt tot bezoldigd personenvervoer. Dit geldt ook voor het vervoer door vrijwilligers, bijvoorbeeld in het kader van een mindermobielen centrale. Conform artikel 2, 4°, van het ontwerp van decreet, wordt

onder bezoldigd personenvervoer enkel het vervoer van personen verstaan waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2018-2019, Nr. 1780/1, S. 22).

B.4.5. In Anbetracht dessen, dass Artikel 5 des Dekrets vom 29. März 2019 nur in Bezug auf den nicht dringenden Krankentransport im Liegen – und somit nicht in Bezug auf den nicht dringenden Krankentransport im Sitzen – bestimmt, dass dieser Transport nicht in den Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 fällt, sowie in Anbetracht des vorstehenden Auszugs aus den Vorarbeiten beruhen die Vorabentscheidungsfragen nicht auf einer offensichtlich falschen Lesart der fraglichen Bestimmungen und finden diese Bestimmungen nicht offensichtlich keine Anwendung auf die vor dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan anhängige Streitsache.

B.5.1. Die Flämische Regierung führt an, dass die Vorabentscheidungsfragen unzulässig seien, insofern der Gerichtshof zur Vereinbarkeit von Artikel 4 des Dekrets vom 29. März 2019 mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung befragt werde, weil sich diese Bestimmung nicht auf die in den Vorabentscheidungsfragen beschriebene Problematik beziehe.

B.5.2. Nach Artikel 4 des Dekrets vom 29. März 2019 werden die Dienste für den individuellen gewerblichen Personenverkehr zu gemeinnützigen Zwecken geleistet, mit Ausnahme des zeremoniellen Transports.

Weder aus den Vorabentscheidungsfragen noch aus der Begründung der Vorlageentscheidung wird ersichtlich, inwiefern diese Bestimmung im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung stehen könnte. Die Vorabentscheidungsfragen enthalten demzufolge in Bezug auf Artikel 4 des Dekrets vom 29. März 2019 nicht die erforderlichen Elemente, damit der Gerichtshof darüber befinden könnte.

B.5.3. Insofern die Vorabentscheidungsfragen sich auf Artikel 4 des Dekrets vom 29. März 2019 beziehen, sind sie unzulässig.

Folglich beschränkt der Gerichtshof seine Prüfung auf die Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe *b*) und 5 des Dekrets vom 29. März 2019.

B.6. Der Gerichtshof prüft die beiden Vorabentscheidungsfragen zusammen.

B.7. Die Artikel 10 und 11 der Verfassung gewährleisten den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung.

Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist. Dieser Grundsatz steht übrigens dem entgegen, dass Kategorien von Personen, die sich angesichts der beanstandeten Maßnahme in wesentlich verschiedenen Situationen befinden, in gleicher Weise behandelt werden, ohne dass hierfür eine angemessene Rechtfertigung vorliegt.

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.8.1. Mit dem Dekret vom 29. März 2019 wollte der Dekretgeber die vorher bestehenden Regeln betreffend die Taxibeförderung und die Vermietung eines Fahrzeugs mit Fahrer auf eine technologie neutrale Weise zwecks Schaffung eines Gleichgewichts zwischen Innovation und Flexibilität einerseits sowie Qualität, Sicherheit, Erschwinglichkeit und sozioökonomischen Auswirkungen der Dienstleistungen andererseits aktualisiert und modernisiert werden (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2018-2019, Nr. 1780/1, S. 3). Die Grundsätze der neuen Regelung waren: Schaffung eines gleichen Betätigungsfelds für vergleichbare Dienstleistungen, Gewährleistung von Qualität, Einfachheit und Erschwinglichkeit der Dienstleistungen im Interesse des Kunden, optimale Nutzung der Taxi-Kapazitäten, regulierende Rolle der lokalen Verwaltungen hinsichtlich der Beförderung mit Taxis und zukünftige Eingliederung der Beförderung mit Taxis in das Verkehrskonzept der Grunderreichbarkeit (ebenda, SS. 6 bis 11).

B.8.2. In Bezug auf das verfolgte Ziel, ein gleiches Betätigungsfeld für vergleichbare Dienstleistungen zu schaffen, hat der Dekretgeber es « im Bemühen um eine einfache und einheitliche Regelung » für angebracht gehalten, « einen einzigen integrierten Rahmen [...] für alle ‘ Dienste für individuellen gewerblichen Personenverkehr ’ » zustande zu bringen:

« Concreet wordt er door de gemeente waar een exploitatiezetel van de kandidaat-exploitant gevestigd is (of zal worden) - na een onderzoek van de exploitatievoorwaarden - een vergunning afgegeven voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer. Hoewel er in de regelgeving een onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende categorieën van diensten, al naargelang de wijze van terbeschikkingstelling van het voertuig, wordt deze wijze niet vermeld op de vergunning. Zolang wordt voldaan aan de exploitatievoorwaarden voor de desbetreffende categorie, kan de exploitant met een en dezelfde vergunning het voertuig dus inzetten als straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer of OV-taxi. Om een standplaatstaxi te exploiteren in een bepaalde gemeente is evenwel - naast de afgeleverde vergunning - nog een bijkomende machtiging nodig van die bepaalde gemeente op wiens grondgebied de standplaats zich bevindt.

Dit biedt een maximale flexibiliteit aan de exploitant, aangezien er geen nieuwe vergunning moet worden aangevraagd telkenmale de exploitant zou beslissen het voertuig op een welbepaalde manier ter beschikking te stellen aan het publiek » (ebenda, S. 6).

B.8.3. Der Dekretgeber bezweckte somit die Schaffung eines rechtlichen Rahmens, der für alle Dienste für individuellen gewerblichen Personenverkehr gilt, im Hinblick auf die Schaffung eines gleichen Betätigungsfelds für vergleichbare Dienstleistungen. Dieser rechtliche Rahmen umfasst unter anderem ein Verbot, ohne Genehmigung einen Dienst für individuellen gewerblichen Personenverkehr zu betreiben, eine Verpflichtung für die Fahrer, einen Fahrerpas zu besitzen, und eine Verpflichtung, die von der Flämischen Regierung festgelegten Betriebsbedingungen einzuhalten.

B.9.1. Wie aus den in B.4.4 zitierten Vorarbeiten hervorgeht, hat der Dekretgeber den nicht dringenden Krankentransport im Liegen jedoch ausdrücklich vom Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 ausgeschlossen, weil « die Qualitäts- und Sicherheitsnormen in Bezug auf diese Dienste bereits im Dekret vom 30. April 2004 über den nicht dringenden Krankentransport im Liegen enthalten sind », das später durch das Dekret der Flämischen Gemeinschaft vom 18. Mai 2018 « über den nicht dringenden Krankentransport im Liegen » (nachstehend: Dekret vom 18. Mai 2018) ersetzt wurde.

B.9.2. Nach Artikel 2 Nr. 2 des Dekrets vom 18. Mai 2018 ist der nicht dringende Krankentransport im Liegen der Transport, der nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes vom 8. Juli 1964 « über die dringende medizinische Hilfe » fällt, wobei eine medizinische Indikation vorliegt, den Patienten in Begleitung eines Krankentransportfahrers im Liegen zu befördern, und wobei dieser Transport die folgenden kumulativen Bedingungen erfüllt: (1) Der Patient kann nicht anders als im Liegen befördert werden oder der Patient muss bei Mobilisierung getragen werden; (2) der Patient befindet sich nicht in einer akuten oder sich

akut verschlimmernden Situation am Anfang der Beförderung; (3) es gibt ein erhöhtes relatives Risiko, dass infolge und während der Beförderung eine akute Verschlimmerung des Zustands eintritt, oder der Patient befindet sich in einem schlechten und ernsthaften Krankheitszustand.

In den Vorarbeiten zum Dekret vom 18. Mai 2018 heißt es:

« Niet-dringend liggend ziekenvervoer is vervoer waarbij er een medische indicatie is om de patiënt onder begeleiding van een ziekenvervoerder te vervoeren. Het betreft dus vervoer waarbij, tijdens het transport en in de onmiddellijke nabijheid van de persoon die vervoerd wordt, door een gekwalificeerd persoon toezicht wordt gehouden op de toestand van de patiënt. Hierdoor onderscheidt niet-dringend liggend ziekenvervoer zich van personenvervoer of taxivervoer.

Niet-dringend liggend ziekenvervoer is vervoer waarbij er een medische indicatie is om de patiënt liggend te vervoeren. Hierdoor wordt een onderscheid gemaakt met zittend (zieken)vervoer » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2017-2018, Nr. 1510/1, S. 11).

B.10.1. Dem Vorstehenden lässt sich entnehmen, dass der Dekretgeber im Wesentlichen davon ausgegangen ist, dass in dem Fall, dass eine medizinische Indikation dafür, dass ein Kranker im Liegen befördert werden muss, vorliegt, es notwendig ist, dass ihn eine qualifizierte Person begleitet, die den Zustand des Kranken überwacht, während eine solche Begleitung grundsätzlich nicht erforderlich ist, wenn der Patient im Sitzen befördert wird.

B.10.2. Der Dekretgeber war also der Ansicht, dass beim nicht dringenden Krankentransport im Liegen der Pflegeaspekt im Mittelpunkt steht, während beim nicht dringenden Krankentransport im Sitzen der Beförderungsaspekt überwiegt.

B.11.1. In der Situation, dass beim nicht dringenden Krankentransport im Sitzen aus medizinischer Sicht keine Begleitung durch eine qualifizierte Person notwendig ist, muss dieser Transport nicht unbedingt durch einen Ambulanzdienst durchgeführt werden und befinden sich die Ambulanzdienste, die diesen Transport anbieten, nicht in einer Situation, die sich wesentlich von derjenigen der Taxidienste unterscheidet.

B.11.2. In dieser Situation ist es angesichts des vom Dekretgeber mit dem Dekret vom 29. März 2019 verfolgten Ziels, ein gleiches Betätigungsfeld für vergleichbare Dienstleistungen zu schaffen, relevant, dass alle Dienste, die nicht dringenden

Krankentransport im Sitzen anbieten, in den Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 fallen und somit gleich behandelt werden.

B.11.3. In dieser Situation zieht die Gleichstellung der Ambulanzdienste mit Taxidiensten außerdem keine unverhältnismäßigen Folgen nach sich. Die im Dekret vom 29. März 2019 festgelegten Anforderungen, die die Dienste für individuellen gewerblichen Personenverkehr erfüllen müssen, darunter eine Verpflichtung, über eine Genehmigung zu verfügen, um einen Dienst für individuellen gewerblichen Personenverkehr zu betreiben, eine Verpflichtung für die Fahrer, einen Fahrerpass zu besitzen, und eine Verpflichtung, die von der Flämischen Regierung festgelegten Betriebsbedingungen einzuhalten, sind nämlich nicht so beschaffen, dass es den Ambulanzdiensten unmöglich gemacht oder übertriebenermaßen erschwert wird, sie zu erfüllen.

B.11.4. Die Gleichbehandlung der Ambulanzdienste, die gegen Entgelt nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anbieten, und der Taxidienste entbehrt in der in B.11.1 erwähnten Situation nicht einer sachlichen Rechtfertigung.

B.12.1. Der Behandlungsunterschied zwischen den Diensten, die gegen Entgelt nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anbieten und in den Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 fallen, einerseits und den Diensten, die gegen Entgelt nicht dringenden Krankentransport im Liegen anbieten und nicht in den Anwendungsbereich dieses Dekrets fallen aber dem Dekret vom 18. Mai 2018 unterliegen, andererseits beruht in der in B.11.1 erwähnten Situation auf einem objektiven Kriterium, und zwar darauf, ob der Kranke während der Beförderung sitzt oder liegt.

B.12.2. In Anbetracht des Ausgangspunktes des Dekretgebers, dass bei nicht dringendem Krankentransport im Liegen der Pflegeaspekt im Mittelpunkt steht, wie in B.10.2 erwähnt, und unter Berücksichtigung dessen, dass dieser Transport nur mit Fahrzeugen durchgeführt werden kann, die es ermöglichen, dass der Patient im Liegen befördert und ihm gegebenenfalls die nötige Pflege erbracht wird, ist es relevant, dass die Dienste, die diesen Transport anbieten, einer Regelung unterworfen werden, die sich von der im Dekret vom 29. März 2019 enthaltenen Regelung unterscheidet.

Da sich in der in B.11.1 erwähnten Situation die bei nicht dringendem Krankentransport im Liegen erbrachte Dienstleistung wesentlich von der Dienstleistung unterscheidet, die bei nicht dringendem Krankentransport im Sitzen erbracht wird, konnte der Dekretgeber außerdem davon ausgehen, dass es nicht notwendig war, für die beiden Dienste ein gleiches Betätigungsfeld zu schaffen.

B.12.3. Der Umstand, dass die Ambulanzdienste, die nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anbieten, im Gegensatz zu den Diensten, die nicht dringenden Krankentransport im Liegen anbieten, nicht vom Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 ausgeschlossen sind, zieht in der in B.11.1 erwähnten Situation aus den gleichen Gründen wie denjenigen, die in B.11.3 erwähnt wurden, keine unverhältnismäßigen Folgen nach sich. Wie aus den in B.4.4 angeführten Vorarbeiten hervorgeht, hat der Dekretgeber den nicht dringenden Krankentransport im Liegen übrigens vom Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 ausgeschlossen, weil diese Dienste einer eigenen Regelung unterliegen, und zwar der im Dekret vom 18. Mai 2018 enthaltenen Regelung. In dieser Regelung sind Anforderungen vorgesehen, die die Dienste für nicht dringenden Krankentransport im Liegen erfüllen müssen und die die Eigenart dieses Transports berücksichtigen.

B.12.4. Der durch die fraglichen Bestimmungen herbeigeführte Behandlungsunterschied zwischen Ambulanzdiensten, die gegen Entgelt nicht dringenden Krankentransport im Sitzen anbieten, und Ambulanzdiensten, die gegen Entgelt nicht dringenden Krankentransport im Liegen anbieten, entbehrt in der in B.11.1 erwähnten Situation nicht einer sachlichen Rechtfertigung.

B.13. Insofern sie die Ambulanzdienste dem Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 unterstellen, wenn diese Dienste einen Kranken im Sitzen befördern, ohne dass aus medizinischer Sicht die Begleitung durch qualifiziertes Personal notwendig ist, sind die fraglichen Bestimmungen vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

B.14.1. Obwohl es richtig ist, dass bei nicht dringendem Krankentransport im Sitzen meistens der Beförderungsaspekt statt des Pflegeaspektes im Mittelpunkt steht, ist dies jedoch nicht immer der Fall. Unter bestimmten Umständen kann es nämlich aus medizinischer Sicht angebracht sein, Patienten in Begleitung einer qualifizierten Person im Sitzen zu befördern. Eben unter solchen Umständen kann es wünschenswert sein, sich an Ambulanzdienste zu

wenden, die über Personalmitglieder verfügen, die auf dem Gebiet der Beförderung kranker Personen qualifiziert sind.

B.14.2. Wenn es aus medizinischer Sicht angebracht ist, einen Kranken in Begleitung von qualifiziertem Personal im Sitzen zu befördern und wenn für diese Beförderung ein Ambulanzdienst herangezogen wird, befindet sich der Ambulanzdienst, der diesen Transport durchführt, in einer Situation, die sich wesentlich von derjenigen eines Taxidienstes unterscheidet. In einer solchen Situation ist die vom Ambulanzdienst erbrachte Dienstleistung nämlich grundlegend anders geartet als die von einem Taxidienst erbrachte Dienstleistung.

B.14.3. Da die von einem Ambulanzdienst beziehungsweise von einem Taxidienst erbrachten Dienstleistungen in einer solchen Situation nicht vergleichbar sind, ist die Gleichbehandlung dieser Dienste nicht sachdienlich angesichts der vom Dekretgeber mit dem Dekret vom 29. März 2019 verfolgten Zielsetzung, ein gleiches Betätigungsfeld für vergleichbare Dienstleistungen zu schaffen.

B.14.4. In der in B.14.2 erwähnten Situation ist die Gleichbehandlung von Ambulanzdiensten und Taxidiensten nicht sachlich gerechtfertigt.

B.15. Da die Dienstleistung eines Ambulanzdienstes in der in B.14.2 erwähnten Situation sich nicht wesentlich von der Dienstleistung im Rahmen des nicht dringenden Krankentransport im Liegen unterscheidet, entbehrt der durch die fraglichen Bestimmungen herbeigeführte Behandlungsunterschied zwischen Ambulanzdiensten je nachdem, ob der Patient, den sie befördern, sitzt oder liegt, genauso wenig sachlich gerechtfertigt.

B.16. Insofern sie die Ambulanzdienste dem Anwendungsbereich des Dekrets vom 29. März 2019 unterstellen, wenn diese Dienste einen Kranken auf medizinische Anweisung in Begleitung qualifizierten Personals im Sitzen befördern, sind die fraglichen Bestimmungen nicht vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

B.17. Das Vorstehende hat nicht zur Folge, dass Ambulanzdienste, die einen Kranken auf medizinische Anweisung in Begleitung qualifizierten Personals im Sitzen befördern, in den Anwendungsbereich des Dekrets vom 18. Mai 2018 fallen. Dieses Dekret gilt nämlich nur für

den nicht dringenden Krankentransport im Liegen. Es obliegt gegebenenfalls dem Dekretgeber, diesbezüglich eine Regelung auszuarbeiten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

- Insofern sie die Ambulanzdienste dem Anwendungsbereich des Dekrets der Flämischen Region vom 29. März 2019 « über den individuellen gewerblichen Personenverkehr » unterstellen, wenn diese Dienste einen Kranken auf medizinische Anweisung in Begleitung qualifizierten Personals im Sitzen befördern, verstoßen die Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe *b*) und 5 des Dekrets vom 29. März 2019 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

- Insofern sie die Ambulanzdienste dem Anwendungsbereich des vorerwähnten Dekrets vom 29. März 2019 unterstellen, wenn diese Dienste einen Kranken im Sitzen befördern, ohne dass aus medizinischer Sicht eine Begleitung durch qualifiziertes Personal notwendig ist, verstoßen dieselben Bestimmungen nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

Erlassen in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 11. Dezember 2025.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) Frank Meersschaut

(gez.) Luc Lavrysen