



Lausanne, 10. April 2024

## Medienmitteilung des Bundesgerichts

Urteil vom 23. Februar 2024 ([2C 79/2023](#))

### CO<sub>2</sub>-Begrenzung für Taxifahrzeuge und Fahrdienste zulässig

***Das Bundesgericht erachtet eine kantonale Vorschrift als zulässig, die für Fahrzeuge zum gewerbsmässigen Personentransport (Taxi-, Fahr- oder Limousinendienste) die Einhaltung bestimmter Energieeffizienz-Standards verlangt. Es weist die Beschwerde eines Berufsverbands gegen das neue Gesetz über Taxis und Transportfahrzeuge mit Chauffeur des Kantons Genf in diesem Punkt ab.***

Der Grosse Rat des Kantons Genf hatte 2022 das neue kantonale Gesetz über Taxis und Transportfahrzeuge mit Chauffeur (LTVTC/GE) verabschiedet, das auf Anfang November 2022 in Kraft trat. Der Genfer Verband der Unternehmen für die Vermietung von Limousinen und Kleinbussen mit Fahrer erhob gegen mehrere Bestimmungen des neuen Gesetzes erfolglos Beschwerde ans Kantonsgericht des Kantons Genf.

Das Bundesgericht heisst die Beschwerde des Verbandes teilweise gut. Abgewiesen hat es die Beschwerde insbesondere, soweit sie sich gegen Artikel 18 Absatz 2 LTVTC/GE richtete. Die fragliche Bestimmung sieht vor, dass Fahrzeuge für die gewerbsmässige Personenbeförderung schrittweise gewisse Energieeffizienz-Standards erfüllen müssen, die auf Basis des geltenden Zielwerts für CO<sub>2</sub>-Emissionen/km festgelegt werden. Ab Juli 2024 sind nur noch Fahrzeuge mit Energie-Etiketten A, B, C oder D zulässig, ab Juli 2027 nur solche mit einer Energie-Etikette A und ab 1. Juli 2030 nur Fahrzeuge ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Der Verband machte diesbezüglich eine Verletzung von Bundesrecht geltend, da die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr und die Festlegung von CO<sub>2</sub>-Werten ausschliesslich in der Kompetenz der Eidgenossenschaft liege. Gemäss

Bundesgericht trifft es zu, dass auf Bundesebene insbesondere Herstellung, Ausrüstung und Import von Fahrzeugen geregelt werden und den Kantonen im Bereich der Strassenverkehrszulassung keine eigenen Kompetenzen zukommen. Bei der fraglichen Regelung geht es indessen darum, welche Art von Fahrzeugen im Rahmen einer bewilligungspflichtigen beruflichen Tätigkeit als Taxifahrer oder Chauffeur verwendet werden dürfen. Dies liegt in der Kompetenz der Kantone. Die Bestimmung ist auch mit der Wirtschaftsfreiheit und dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbar. Sie liegt mit der angestrebten CO<sub>2</sub>-Reduktion im öffentlichen Interesse und ist geeignet, dieses Ziel zu erfüllen. Was die Frage der Verhältnismässigkeit betrifft, ist insbesondere zu beachten, dass die Dreijahreszeiträume vor jeder Einführung strengerer Energieeffizienz-Standards der natürlichen Rotation von Fahrzeugen entsprechen, die für die gewerbliche Personenbeförderung eingesetzt werden.

Gutgeheissen hat das Bundesgericht die Beschwerde namentlich in Bezug auf die Bestimmung, welche dem Genfer Staatsrat die Kompetenz einräumen sollte, für Transportfahrzeuge mit Chauffeur in als missbräuchlich erachteten Situationen Maximalpreise festlegen zu dürfen. Es handelt sich dabei um einen schweren Eingriff in die Wettbewerbsfreiheit, der sich nicht rechtfertigen lässt. Massgebend ist hier insbesondere, dass in diesem Bereich anders als (gemäss der aktuell noch angewendeten Praxis) bei Taxis der Fahrpreis zwischen Kunde und Anbieter bei der Reservierung frei festgelegt und somit vorgängig vereinbart wird.

**Kontakt:** Peter Josi, Medienbeauftragter  
Tel. +41 (0)21 318 91 53; Fax +41 (0)21 323 37 00  
E-Mail: [presse@bger.ch](mailto:presse@bger.ch)

**Hinweis:** Die Medienmitteilung dient zur Information der Öffentlichkeit und der Medien. Die verwendeten Formulierungen können vom Wortlaut des Urteils abweichen; für die Rechtsprechung ist einzig das schriftliche Urteil massgebend.

Das Urteil ist ab 10. April 2024 um 13:00 Uhr auf [www.bger.ch](http://www.bger.ch) abrufbar: *Rechtsprechung* > *Rechtsprechung (gratis)* > *Weitere Urteile ab 2000* > [2C\\_79/2023](#) eingeben.