

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

17. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 3. Februar haben Sie uns eingeladen, zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economiesuisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem effizienten und bedarfsgerechten Verkehrsangebot für Güter und Personen interessiert.

economiesuisse befürwortet ein Mobility Pricing in einer bestimmten Ausprägung und unterstützt die Schaffung einer breiteren Wissensbasis, lehnt die Vernehmlassungsvorlage in der vorliegenden Fassung jedoch ab. Folgende Punkte sind hierfür ausschlaggebend:

- Mit der Vernehmlassungsvorlage wendet sich der Bundesrat von Grundprinzipien für ein Mobility Pricing ab, deren Bedeutung er seit den ersten Konzeptarbeiten 2016 immer wieder betont hat. Aus unserer Sicht müssen vor allem die Prinzipien «pay as you use» und «Kompensation» konsequent weiterverfolgt werden, damit eine sinnvolle Ausprägung von Mobility Pricing vorwärtsgebracht werden kann.
- Die Vorlage ist methodisch unausgereift und darauf basierende Pilotversuche können folglich keinen Erkenntnisgewinn liefern. Der Bundesrat müsste nach wissenschaftlichen Massstäben eine Hypothese formulieren und die Parameter für die Versuchsanordnung sowie die Messung der Resultate detailliert vorgeben. Auf sachfremde Elemente, wie bspw. Eingriffe in die Parkplatzpolitik, wäre dabei zu verzichten.
- Ein Mobility Pricing ist in jedem Fall verkehrsträgerübergreifend zu gestalten. Kantonen und Gemeinden sollten bei der Umsetzung von Pilotversuchen diesbezüglich kein Spielraum gelassen werden. Die Stärke von Mobility Pricing ist gerade, dass es sich dabei um einen integralen Ansatz für alle Verkehrsträger handelt.

- Es fehlt angesichts der verschiedenen laufenden Arbeiten beim Bund ein Gesamtkonzept zur optimalen Ausrichtung und Abstimmung der zukünftigen Mobilitätsabgaben. Eine gesamtheitliche Einordnung anhand von Zielen, Kostenkategorien und Instrumenten würde das Risiko von Redundanzen und Ineffizienzen reduzieren. Finanzierung, Internalisierung und Lenkung sind besser in Einklang zu bringen, resp. jeweils durch separate Instrumente zu verfolgen.
- Mobility Pricing zwecks Kapazitätsmanagement auf bestehenden Infrastrukturen sollte zwingend mit anderen Massnahmen verglichen werden. Insbesondere wäre zu prüfen, ob es punkto Kosten-Nutzenverhältnis und Umsetzungszeitraum nicht wirkungseffizientere Alternativen gibt, um die Auslastung der Infrastrukturen zu verbessern.

Eine ausführliche Begründung sowie die Stellungnahme zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen finden Sie nachfolgend, respektive in der Beilage.

Allgemeine Bemerkungen

economiesuisse befürwortet ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing im Sinne einer leistungsabhängigen Bepreisung der Mobilität. Dies wäre ein zielführendes Instrument, um Kostenwahrheit und Eigenfinanzierungsgrad auf allen Verkehrsträgern zu erhöhen und heute bestehende Fehlanreize in der Mobilität und Raumentwicklung zu korrigieren. Auch könnte auf diese Weise die Infrastrukturfinanzierung langfristig gesichert werden. Dies ist angesichts der fortschreitenden Dekarbonisierung des Verkehrs notwendig und insgesamt verursachergerecht.

Gegenüber einem Einsatz von Mobility Pricing für das Kapazitätsmanagement auf bestehenden Infrastrukturen ist economiesuisse zurzeit skeptisch eingestellt. Einerseits stellt sich die Frage, ob dieses Ziel aufgrund der hohen politischen Hürden und langwierigen Prozesse überhaupt in sinnvoller Frist erreichbar ist. Andererseits ist die Wirkungseffizienz der Massnahme ungenügend erforscht. Es braucht umfassende Untersuchungen zur realen Nachfrageelastizität und auch eine vergleichende Betrachtung zu anderen Instrumenten des Kapazitätsmanagements (insb. digital optimiertes Verkehrsmanagement). Auch sekundäre Effekte, wie die Verteilwirkung, sind nicht zu vernachlässigen. Damit Mobility Pricing für die bessere Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen eine Berechtigung hat, müssen Wirksamkeit, Verhältnismässigkeit, volkswirtschaftliche Effekte und Umsetzbarkeit exakt erforscht sein.

Ein Mobility Pricing zwecks Verkehrsvermeidung oder Modalsplitlenkung lehnt economiesuisse ab. Einerseits ergibt sich heute aus der Bundesverfassung die freie Verkehrsmittelwahl und der Modalsplit ist zu einem gewissen Grad ein Abbild der Mobilitätsbedürfnisse. Individualverkehr und Kollektivverkehr lassen sich deshalb nicht beliebig substituieren. Der Individualverkehr wird auch in Zukunft einen hohen Stellenwert haben, weil er spezifische Stärken hat. Andererseits gibt es punkto Wirkungszusammenhängen und Effizienz hier noch deutlich grössere Fragezeichen als beim Kapazitätsmanagement. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Kostenwahrheit auf allen Verkehrsträgern und attraktive Verkehrsangebote zu einem volkswirtschaftlichen Optimum beim Modalsplit führen. Zusätzliche Eingriffe über Mobility Pricing hätten hier eine klar verzerrende Wirkung. Die Verkehrspolitik muss in erster Linie effiziente Verkehrsflüsse sicherstellen und sollte nicht zu stark in den Dienst anderer Politikziele gestellt werden.

Grundprinzipien in den bisherigen Konzeptarbeiten

Der Bundesrat hat seit dem Konzeptbericht Mobility Pricing 2016 mehrfach auf eine Reihe von Grundprinzipien hingewiesen, die im Kontext von Mobility Pricing zu verfolgen sind:

- Pay as you use: Leistungsbezogene Bepreisung der Mobilität
- Kompensation: Nicht mehr, sondern anders bezahlen
- Verteilungswirkung: Mobilität bleibt erschwinglich
- Intermodalität: Strasse und Schiene werden gleichermassen einbezogen, Bepreisung nach gleichen Grundsätzen
- Modularer Aufbau: Schrittweiser Aufbau und Erweiterung
- Datenschutz: Integrales Prinzip der Planung und Umsetzung
- Transparenz: Verständliches und übersichtliches System für die Nutzenden.

economiesuisse hat diese Prinzipien stets unterstützt. Sie stellen sinnvolle Leitplanken für eine wirtschaftsverträgliche Umsetzung eines Mobility Pricing dar. Im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage bleiben jedoch zu viele der Prinzipien unberücksichtigt. Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger ist nicht ausreichend abgesichert. Der Grundsatz «pay as you use» wird in engen Versuchssperimetern und mit Einheitstarifen nicht umsetzbar sein: Eine «City-Maut» oder ein «Brückenzoll»¹ sind nach unserem Verständnis keine Formen von Mobility Pricing. Der Grundsatz «Kompensation» wird in der Vernehmlassungsvorlage ebenfalls vernachlässigt. Damit wird eine Generierung von Zusatzeinnahmen ermöglicht, ohne dass ein Bezug zum Verkehrsaufkommen oder zum Finanzierungsbedarf der Infrastruktur besteht.

Methodische Mängel der Vernehmlassungsvorlage

Die Vernehmlassungsvorlage lässt aus methodischer Sicht klar zu wünschen übrig und dürfte in dieser Form nicht zu einer breiteren Wissensbasis beitragen. Der Bundesrat möchte die Gestaltung von Pilotversuchen weitgehend den Kantonen und Gemeinden überlassen und gibt entsprechend auf Gesetzesebene nur wenige Leitplanken vor. Dieser Ansatz ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Anstatt das Feld weitgehend offen zu lassen, sollte der Bundesrat im Gesetz eine exakte Definition von Mobility Pricing vornehmen und die Versuchsanordnung für interessierte Kantone und Gemeinden möglichst klar und wissenschaftlich fundiert abgrenzen, um am Ende auch die gewünschten Erkenntnisse zu erhalten. Lokal angepasste Pilotversuche sind bis zu einem gewissen Grad zielführend, sie müssen aber auf jeden Fall die gleiche Hypothese testen, damit eine Vergleichbarkeit besteht und national anwendbare Schlüsse gezogen werden können. Der vorliegende Entwurf wird diesem Anspruch nicht gerecht. Er dürfte Ergebnisse liefern, welche die politische Diskussion befeuern, aber letztlich keinen Erkenntnisgewinn über die Nachfrageelastizität in der Mobilität und die Wirkung von leistungsorientierten Preisen liefern.

¹ Vgl. Artikel: <https://www.bernerzeitung.ch/stadt-will-test-auf-monbijoubruecke-beschraenken-769869493234>

Gesamtheitliche Einordnung von Mobility Pricing

Abgesehen von der Ausgestaltung der Pilotversuche stellt sich die generelle Frage, wie Mobility Pricing in einem zukünftigen Gesamtkonzept von Abgaben und Massnahmen im Landverkehr eingeordnet wird. Der Bund arbeitet zurzeit an verschiedenen Projekten in diesem Bereich: Der Weiterentwicklung der LSVA, der Neugestaltung der Infrastrukturfinanzierung sowie den konzeptionellen Arbeiten im Rahmen des Sachplans Verkehr und den Verkehrsperspektiven 2050. Daneben wird bei der Weiterentwicklung der Klimapolitik zwangsläufig eine Diskussion um die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe geführt werden müssen. Bei fast allen Massnahmen gibt es einen inhärenten Zielkonflikt zwischen Finanzierung, Internalisierung externer Kosten und Lenkung, resp. müssen diese Ziele sorgfältig austariert werden. Regulierungsinstrumente, die mehrere Politikziele verfolgen, haben die Tendenz ungenau und verzerrend zu wirken. Somit wäre ein gesamtheitliches Zielbild wünschenswert, das Politikziele, Kostenkategorien und Massnahmen soweit wie möglich entflechtet.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfs über Pilotprojekte zu Mobility Pricing

Artikel	Kommentar
Art. 1 Gegenstand	Das Gesetz sollte unseres Erachtens eine Definition von Mobility Pricing wählen, die in erster Linie auf eine leistungsbasierte Bepreisung der Mobilität abzielt (pay as you use). Auch die weiteren vom Bundesrat formulierten Grundprinzipien sollten in die Definition einfließen, insb. «Kompensation».
Art. 2 Zweck der Pilotprojekte	Der Zweck sollte präziser eingegrenzt werden und sich auf wissenschaftlich formulierte Hypothesen beziehen: Hat die Gestaltung der Preise einen signifikanten Effekt auf die Verkehrsnachfrage? Wie gross ist die Nachfrageelastizität unter realen Bedingungen (klar definierte Parameter)? Zu testen sind insgesamt die Praktikabilität und die Wirkungseffizienz. Die Akzeptanz (lit. b) ist vorliegend keine relevante oder sinnvoll messbare Grösse. Sie wird vor allem politisch verhandelt werden müssen. Der erläuternde Bericht (S. 7) nimmt im Übrigen Wirkungszusammenhänge vorweg, bspw. Umsteigeeffekte, die nicht ausreichend belegt sind.
Art. 3 Arten von Pilotprojekten	Abs. 1: Sämtliche Pilotversuche müssen verkehrsträgerübergreifend konzipiert sein. Dies ist die einzige konzeptionell sinnvolle Vorgehensweise.
Art. 5 Perimeter und Dauer der Pilotprojekte	Abs. 1: Damit Erkenntnisse über leistungsbasierte Preise oder eine zeitliche und räumliche Ausdifferenzierung möglich sind, muss der Perimeter eine sinnvolle Grösse haben. Eine «City-Maut» oder ein «Brückenzoll» sind keine Formen von Mobility Pricing, sondern lokale Mobilitätssteuern.
Art. 6 Geltungsbereich	Das Gesetz sollte bei den Rahmenbedingungen generell nicht künstlich zwischen den Verkehrsträgern unterscheiden, sondern eine verkehrsträgerübergreifende Sicht beinhalten. Abs. 1: Der erläuternde Bericht (S. 8) hält fest: «Die Frage, ob die Fahrt innerhalb des Perimeters oder das Einfahren in den Perimeter, bzw. das Ausfahren aus dem Perimeter, die Abgabe auslöst, hängt von der Projektgestaltung ab». Diese Interpretation widerspricht dem Grundprinzip «pay as you use». Die beanspruchte Mobilität innerhalb eines Testperimeters sollte ausschlaggebend sein. Abs. 2: Der erläuternde Bericht (S.8): hält fest: «Die Mobility-Pricing-Abgabe soll unabhängig davon und entsprechend zusätzlich erhoben werden. Dies aufgrund der unterschiedlichen Hintergründe der Abgaben. Während die Nationalstrassenabgabe zur Deckung der Kosten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassenanlage zu verwenden ist, dient die Mobility-Pricing-Abgabe zur Steuerung der Verkehrsströme.» Einerseits wirft der Bundesrat damit Grundsätze über Bord, die er noch in der

	Medienmitteilung vom Dezember 2019 bekräftigt hat (pay as you use, Kompensation). Andererseits wird hier im zweiten Satz wieder ein Wirkungszusammenhang vorweggenommen, der durch Pilotversuche erst zu erhärten wäre.
Art. 7 Abgabeobjekt	Abs. 1: Es ist nicht nachvollziehbar, warum für den Strassenverkehr eine «muss-Formulierung» gewählt wird, während Art. 9 für den öffentlichen Verkehr eine «kann-Formulierung» enthält. Die Verkehrsträger sind gleich zu behandeln. Im erläuternden Bericht (S. 8) wird ausserdem auf die internationalen Verpflichtungen im Bereich der LSVA und PSVA hingewiesen. Ebenso müssen Pilotversuche in den Grenzregionen Rücksicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr nehmen. Dieser Aspekt wird in der Vorlage nirgends berücksichtigt. Abs. 3: Die Gewährung von Ausnahmen schwächt die Aussagekraft der Pilotprojekte und die Vergleichbarkeit der Resultate.
Art. 8 Kreis der Abgabepflichtigen der Mobility- Pricing-Abgabe	Abs. 2: Die Formulierung dieses Absatzes ist nicht aussagekräftig. Die Erklärung im erläuternden Bericht (S. 9, «Massgeblich für die Festsetzung der Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe sind die spezifische Verkehrssituation beziehungsweise das zu lösende Verkehrsproblem») lässt ebenfalls zu wünschen übrig. Einerseits müssten hier die in Art. 1 und Art. 2 zu formulierenden Hypothesen aufgegriffen werden. Andererseits deutet die gewählte Formulierung darauf hin, dass die Pilotversuche nicht den Erkenntnisgewinn für effiziente regulatorische Lösungen zum Ziel haben, sondern ein Testfeld für bereits fixierte Vorstellungen bieten sollen.
Art. 9 Geltungsbereich abgabepflichtige Personen	Abs. 1: Es ist nicht nachvollziehbar, warum für den öffentlichen Verkehr eine «kann-Formulierung» gewählt wird, wenn es um die Integration in Pilotprojekte geht. Projekte müssen zwingend verkehrsträgerübergreifend sein.
Art. 11 Verbot von Tarifsenkungen	Diese Bestimmung zur Tarifgestaltung und die Erklärung im erläuternden Bericht (S. 9) lassen erneut auf konzeptionelle Fehlüberlegungen schliessen. Die Prinzipien «pay as you use» und «Kompensation» werden ignoriert. Die Mobilität wird so unabhängig von der Reisedistanz oder vom Zeitpunkt teurer.
Art. 12 Anonyme Entrichtung der Mobility-Pricing- Abgabe	Es fehlt eine gleichwertige Bestimmung für den Strassenverkehr.
Art. 16: Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojekts	Aus unserer Sicht ist dieser Prozess grundlegend falsch konzipiert: Der Bundesrat sollte im vorliegenden Gesetz Ziele (wissenschaftlich formulierte Hypothesen) und Parameter so genau wie möglich definieren, dass daraus brauchbare und vergleichbare Erkenntnisse resultieren. Bst. i: Wenn Mobility Pricing eine Lenkungsabgabe sein soll, müssen die Einnahmen möglichst vollständig zurückverteilt werden. Wenn die Einnahmen fiskalisiert werden, müssen sie in die Infrastrukturfinanzierung fliessen.

Art. 22 Verwendung der Einnahmen aus der Abgabenerhebung	Der erläuternde Bericht hält Folgendes fest (S. 11): «Diese weite Zweckbindung dürfte einen wichtigen Faktor für die politische Akzeptanz eines Pilotprojekts darstellen, indem der Bevölkerung dargelegt werden kann, dass ihr die Mobility-Pricing-Abgabe neben der verkehrssteuernden Wirkung auch sonst für verkehrliche Belange zugutekommt und nicht zur Finanzierung des allgemeinen Budgets verwendet wird.» Aus unserer Sicht ist eine Rückverteilung oder eine enge Zweckbindung eine zwingende Voraussetzung. Die politische Akzeptanz der Projekte muss auf ihrer Sinnhaftigkeit beruhen und nicht auf Umverteilungseffekten. Ausserdem ist das Prinzip «Kompensation» besonders wichtig und darf nicht vernachlässigt werden.
Art. 25 Gesuch um finanzielle Beteiligung des Bundes	Aus unserer Sicht ist dieser Prozess grundlegend falsch konzipiert: Der Bundesrat sollte im vorliegenden Gesetz Ziele (wissenschaftlich formulierte Hypothesen) und Parameter so genau wie möglich definieren, dass daraus brauchbare und vergleichbare Erkenntnisse resultieren.
Art. 26 Prüfung der Pilotversuche	Auch an dieser Stelle bestehen unseres Erachtens konzeptionelle Fehlüberlegungen: Es geht um vergleichbare Projekte, die national einheitlich formulierte Hypothesen untersuchen sollen. Es ist nicht nachvollziehbar, welcher Mehrwert aus stark unterschiedlichen Projekten resultieren soll.
Kommentar zum erläuternden Bericht: Auswirkungen auf Volkswirtschaft und Gesellschaft	Es wäre aufgrund der Tragweite des Projekts wünschenswert, dass die volkswirtschaftlichen Auswirkungen umfassend untersucht werden – entweder als Teil der Pilotprojekte oder sonst separat im Rahmen einer umfassenden Studie.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes (OFROU)
3003 Berne

Brugg, le 11 mai 2021

Responsable: Gossin Diane
Secrétariat:
Document: 210505_Prise position_mobility pricing

Par courriel à : vernehmlassungen@astradmin.ch

Consultation relative à la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité (mobility pricing)

Madame la Conseillère fédérale,

Dans votre courrier du 3 février dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et nous vous remercions de nous offrir cette possibilité.

De façon générale, l'Union suisse des paysans rejette ce projet de loi et s'aligne sur la prise position de l'ASETA/SVLT.

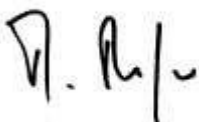
Nous reconnaissons le besoin urgent de traiter des problèmes de surcharge du trafic, que soit pour les transport privés ou les transports publics. Cependant, il serait plus judicieux d'instaurer un système de tarification à l'échelle suisse, plutôt que d'ouvrir la porte à de multiples projets cantonaux ou communaux sans aucune coordination commune. De plus, nous tenons à rappeler que les recettes du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ne cessent de diminuer alors que les besoins en infrastructures de transport augmentent. Il est donc essentiel de s'assurer du financement durable de ce fonds. Pour terminer, bien que selon votre projet l'assujettissement à la redevance ne concernerait que les véhicules de moins de 3.5 tonnes, nous demandons qu'une exception soit mise en place pour ce qui concerne les véhicules agricoles contraints de passer par un périmètre de projet-pilote.

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de ce dossier et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations distinguées.

Union Suisse des Paysans



Markus Ritter
Président



Martin Rufer
Directeur

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 12. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu "Mobility-Pricing": Vernehmlassung

Sehr geehrter Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Die Zielsetzungen und Untersuchungsgegenstände der mit diesem Vorentwurf beabsichtigten Pilotprojekte zu "Mobility-Pricing" orientieren sich weitgehend an den Leitlinien des 2016 vom Bundesrat verabschiedeten "Konzeptberichts Mobility-Pricing", zu dem der SGB in der dazumal durchgeführten Anhörung kritisch Stellung genommen hat. Entsprechend wiederholen wir zunächst im Folgenden diese Kritikpunkte mit Bezug auf das nun vorliegende Bundesgesetz.

Im Konzept der direkten Mobilitätsbepreisung wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass in der Mobilität stets eine Wahlfreiheit besteht. Viele Arbeitnehmende haben aber aufgrund unterschiedlicher Restriktionen etwa ihrer Arbeitssituation oder den familiären Umständen gar nicht die Möglichkeit, Spitzenzeiten im Verkehr zu meiden. Mobilität findet also nicht hauptsächlich freiwillig statt, sondern hängt ganz entscheidend von den individuellen Lebensverhältnissen ab. So können sich etwa viele Leute eine teure Innenstadtwohnung in der Nähe ihres Arbeitsplatzes nicht leisten und sind entsprechend auf das tägliche Pendeln aus der und in die Agglomeration angewiesen. Würden nun mit "Mobility-Pricing" tageszeitabhängige Tariffdifferenzen eingeführt, welche die Verkehrsspitzen substanziell zu brechen vermögen, führte dies fast zwangsläufig zu massiven sozialen Ungerechtigkeiten. Würden die Tariffdifferenzen hingegen eher tief angesetzt, wäre wiederum die beabsichtigte Nachfragesteuerung nicht im erwünschten Ausmass zu erreichen.

Das Brechen der seit Jahren ansteigenden PendlerInnenzahlen und -distanzen erfordert Massnahmen, die weit über den Preis der Mobilität hinausgehen. So kann eine Verringerung der durchschnittlichen Distanz zwischen Lebens- und Arbeitsort raumplanerisch und wohnpolitisch nachhaltig beeinflusst werden: Arbeitsplätze müssen vermehrt in Subzentren verlegt werden, wo auch bezahlbarer Wohnraum vorhanden ist, und in den Städten muss wiederum die Wohnbauförderung massiv ausgeweitet werden, was die Pendeldistanzen ebenfalls verringert. Selbstverständlich kann auch die Arbeitsorganisation in den Unternehmen und die Lage der Arbeitstage bei Teilzeitarbeitenden ohne Kostenfolgen so gesteuert werden, dass sich die Mobilität der Arbeitnehmenden auf die ganze Arbeitswoche verteilt und die Anwesenheit von Vollzeitarbeitenden mittels gut

strukturierter und klar geregelter Heimarbeit nicht jeden Tag erforderlich ist. Die, zunächst kurzfristigen, pandemiebedingten Umwälzungen in der Arbeitsorganisation haben dies ja eindrücklich demonstriert. Wichtig bleibt aber die Betonung auf "Arbeitswoche" bzw. "Arbeitstag", denn eine extreme Verteilung der PendlerInnenströme in Richtung einer 24-Stunden-Gesellschaft mit den entsprechenden negativen Auswirkungen in sämtlichen Lebens- und Arbeitsbereichen gilt es strikt zu vermeiden.

Gemäss erläuterndem Bericht zu dieser Vorlage – und ebenfalls analog zum früheren Konzeptbericht – ist die "gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens" alleiniges Ziel der direkten Mobilitätsbepreisung bzw. der durchzuführenden Pilotprojekte. **Weder die Sicherung der langfristigen Finanzierung des (öffentlichen) Verkehrs noch die Reduzierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima werden als direkte Ziele genannt,** sondern lediglich als mögliche positive Nebeneffekte aufgeführt. Insbesondere die Ausklammerung dieser negativen Auswirkungen widerspricht aber direkt der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik des Bundes. Die Mobilität verursacht 40 Prozent der Treibhausgasemissionen in der Schweiz und verbraucht mehr als einen Drittel der Gesamtenergie. Die Reduzierung ihres "Fussabdrucks" muss daher zentraler Gegenstand jeder verkehrspolitischen Vorlage sein.

Wären umwelt- und klimapolitische Zielsetzungen Teil dieser Vorlage, würde darin auch eine andere Analyse gemacht bzw. es würden andere Schlussfolgerungen gezogen für die Art der Pilotprojekte. Denn es wäre erstens klar, dass bei Letzteren die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs zentraler Bestandteil sein muss und dass sich zweitens der "Modal-Split" deutlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln muss. In der Realität geschieht momentan aber eher das Gegenteil: Der Modalsplit im Personenverkehr stagniert seit zehn Jahren und läuft akut Gefahr, sich künftig sogar deutlich zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs zu entwickeln. Denn das Autofahren wird tendenziell immer günstiger, während sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend verteuert. Dazu kommt, dass die Coronapandemie zu einer abrupten Änderung des Mobilitätsverhaltens – bzw. ebenfalls zu einer Verlagerung zugunsten des Individualverkehrs – führte, was es möglichst schnell wieder umzukehren gilt.

Für die Gewerkschaften ist selbstverständlich, dass die Erfolgsfaktoren des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden müssen. Zu Letzteren gehören auch Angebote wie General-, Halbtax- und Verbundabonnemente, welche den einfachen, komfortablen Zugang zum öffentlichen Verkehr sicherstellen. Diese Angebote sind ein wesentlicher Faktor für die im internationalen Vergleich ausserordentliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Das Gleiche gilt für das Prinzip des "offenen Systems": Ein Billett von A nach B ist unabhängig vom Verkehrsmittel und der Tageszeit grundsätzlich auf allen Verbindungen gültig. Beide Erfolgsfaktoren – Abonnemente und offenes System – stehen jedoch im grundsätzlichen Widerspruch zu "Mobility-Pricing" beziehungsweise würden dadurch letztlich aufgehoben. **Der öffentliche Verkehr ist Service public und es ist deshalb unseres Erachtens nicht zulässig, die Schwelle zur Nutzung dieser Dienstleistungen für bestimmte Bevölkerungssegmente höher als für andere anzusetzen. Das wird auch nicht durch die Zielsetzung gerechtfertigt, die Nutzungsspitzen brechen zu wollen.** Statt die Frequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel in den Hauptverkehrszeiten noch teurer zu machen, wäre vielmehr ein billigeres und attraktiveres Angebot in den Randstunden einzuführen. Denn es darf nicht darum gehen, Personen zu bestrafen, die zu den Spitzenzeiten unterwegs sein müssen, sondern es müssen diejenigen, die ihre Reisezeit frei wählen können, wirklich dazu gebracht werden, ausserhalb der Spitzenzeiten zu reisen.

Fazit: Vor dem Hintergrund der gemachten Ausführungen spricht sich der SGB explizit gegen "Mobility-Pricing" – im Sinne der Definition des Bundesrates – im öffentlichen Verkehr aus und lehnt konsequenterweise auch entsprechende Pilotprojekte ab. Klar eingegrenzte Pilotprojekte ausschliesslich im Bereich des motorisierten Individualverkehrs in einer stark belasteten Agglomeration ohne unverhältnismässige Systemkosten, ohne unerwünschte Nebenwirkungen (Ausweichen auf andere Strassen) und bei Gewährleistung höchster Datenschutzanforderungen sind für uns allenfalls vorstellbar, sofern der ÖV gleichzeitig gut ausgebaut ist. Es bleibt darüber hinaus allerdings grundsätzlich sehr fragwürdig, ob solche Pilotprojekte überhaupt relevante neue Erkenntnisse zu Tage bringen können. Dies erstens, weil bei den vorgesehenen begrenzten Projektperimetern (geografische und zeitliche Begrenzung, mögliche Freiwilligkeit) die allgemeine Aussagekraft der Projektergebnisse eher limitiert sein dürfte. Und zweitens, weil die empirische Evidenz insbesondere im betreffenden Bereich "Road-Pricing" heute international schon sehr breit und vielfältig ist (siehe z.B. laufende Systeme in Stockholm, Oslo und London), was für die Schweiz zumindest auf die theoretische Evidenz am Beispiel der 2019 vom UVEK durchgeführten Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug ebenfalls zutrifft.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 11. Mai 2021 sgv-KI/ap

Vernehmlassungsantwort: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgV über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgV dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit der Vorlage soll die rechtliche Grundlage für Kantone, Städte und Gemeinden geschaffen werden, damit örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchgeführt werden können. Damit sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV lehnt die Vorlage aus mehreren grundsätzlichen Überlegungen ab.

Eventualiter ist Art. 7 Abs. 2 zu erweitern um den Buchstaben d.

² Von der Mobility-Pricing-Abgabe ausgenommen sind:

d. Alle zu gewerblichen Zwecken verwendeten Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht.

Im Einzelnen begründen wir unsere Haltung wie folgt:

1. Grundlegender Konstruktionsfehler der Vorlage

Bereits im Begleitschreiben offenbart sich der Zweck des Gesetzesentwurfs. Mit der Vorlage sollen «Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage

und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden». Damit zielt die Vorlage ausschliesslich auf die Nachfrage im Mobilitätsverhalten ab und strebt eine reine Lenkungswirkung durch finanzielle Massnahmen an. Art. 3 Abs. 1 ermöglicht Pilotprojekte «für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen». Damit werden Lenkungsmassnahmen ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr erlaubt. Gleichzeitig werden in Art. 4 aus «staatspolitischen Gründen» nur Projektträger der öffentlichen Hand zugelassen. Das Projekt ist bereits im Ansatz falsch konzipiert und wird zur Folge haben, dass die mittlerweile ausschliesslich rot-grün dominierten Städte, wo Mobility-Pricing überhaupt sinnvollerweise in Betracht gezogen werden kann, tatsächlich Road-Pricing ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) einführen werden. Faktisch werden Begriffe wie Mobility-Pricing und Road-Pricing vermischt, was sachlich falsch ist. Im Rahmen der Präsentation seiner Erkenntnisse über einen Versuch in Zug kam der Bundesrat am 13. Dezember 2019 zum Schluss, dass «die Analyse gezeigt hat, dass Mobility-Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen in stark belasteten Agglomerationen leisten kann». Damit nimmt er ausdrücklich auch auf den ÖV Bezug. Die Vorlage sollte damit im Minimum ÖV und MIV betreffen und nicht die Möglichkeit öffnen, allein den MIV zu besteuern und damit Road-Pricing einzuführen.

Der grundlegende Konstruktionsfehler des vorliegenden Gesetzesentwurfs wird dazu führen, dass in der Praxis kaum Erfahrungen über die Bepreisung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gemacht werden können, was eine verpasste Chance ist. Überdies wird diese Versuchsanordnung nicht nur keine Erkenntnisse zum öffentlichen Verkehr schaffen, sondern auf einen reinen Verdrängungskampf abzielen. Der MIV soll durch einen Ausbau des ÖV reduziert werden. Eine Lenkungswirkung zu Spitzenzeiten wird nicht erreicht. Im Gegenteil. Der einseitige Ausbau des ÖV wird dazu führen, dass die Forderungen nach einem Gratis ÖV, wie er in einzelnen Städten bereits laut geworden ist, noch verstärkt wird.

Ein weiterer grundlegender Mangel der Vorlage liegt darin, dass Lösungen wie z. B. die tatsächliche Belastung der Strasse durch die Menge der gefahrenen Kilometer und damit die effektive Benützung der Strasse ausser Acht gelassen werden.

2. Kreative Möglichkeiten ignoriert

Durch die einseitige Ausrichtung des Projekts in Art. 3 des Gesetzesentwurfs werden aber auch Chancen vergeben, das Ziel einer punktuellen Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen auf kreativen Wegen zu erreichen. Beispiele sind etwa der Dialog mit den Sozialpartnern im Bereich der Arbeitszeitgestaltung (vor allem im Dienstleistungsbereich), in Bezug auf eine längst notwendige Flexibilisierung der Arbeitszeit, im Bereich des Home-Office, aber auch im Dialog mit den Behörden z. B. im Bereich der Unterrichtszeitgestaltung an Schulen und Hochschulen aller Stufen. Dass die Vernehmlassung, die nach 11 Monaten Erfahrungen in der Corona-Krise am 3. Februar 2021 verabschiedet worden ist, mit keinem Wort auf diesen Bezug nimmt und zumindest den Versuch unternimmt, entsprechende Erkenntnisse auszuwerten, ist ein Armutszeugnis. Die Pandemie hat deutlich gezeigt, dass durch die Flexibilisierung von Büro- und Schulzeiten und durch die Ausweitung der Telearbeit die Spitzenbelastung im öffentlichen und privaten Verkehr deutlich reduziert wird.

3. Unsoziale Ausrichtung

Die Vernehmlassung ist mit dem Ziel eröffnet worden, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens zu erproben. Systeme, die Verkehrsspitzen durch höhere Stundenpreise brechen, sind unsozial und treffen vor allem diejenigen, die z. B., bei den Arbeitszeiten keinen oder nur geringen Spielraum haben. Erkenntnisse aus internationalen Projekten (Stockholm, London etc.) machen das deutlich. Zudem sind die Lenkungseffekte nach einiger Zeit wieder verpufft.

4. KMU zahlen die Zeche

Das Gewerbe im Allgemeinen und Handwerksbetriebe im Besonderen haben keine wirtschaftlich tragbare Alternative zum Individualverkehr, um mit den Geräten, Werkzeugen und Produkten zu ihren Kundinnen und Kunden zu gelangen. Mobility- oder eben tatsächlich Road-Pricing-Projekte dürften daher erhebliche Nachteile für die genannten Betriebe zur Folge haben, zumal der Zugang zu gewissen Perimetern neu mit signifikanten Kosten verbunden wäre. Gewerbetreibende werden damit finanziell zusätzlich belastet und sich gezwungen sehen, die Kosten abzuwälzen, wenn sie das überhaupt können. In einigen Branchen sind die Margen heute knapp bemessen und lassen gar keine finanziellen Spielräume mehr zu.

Mobility-Pricing ist eine administrativ aufwändige und umfassende Verkehrslenkung, die sich für das Gewerbe als unbeeinflussbarer Kostentreiber entpuppt. Die Forderung nach «gleichmässiger» Auslastung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist nicht geeignet, die täglichen Herausforderungen des Gewerbes in der Verteilung der Güter zu erleichtern. 85 Prozent der Güterverteilung und insbesondere die Güterfeinverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird sich auch künftig nichts ändern. Für die KMU führt Mobility-Pricing zwangsläufig zu einem Kostenschub. Dazu kommt die bereits von National- und Ständerat beschlossene Benzinpreiserhöhung als Folge des CO₂-Gesetzes. Der Bundesrat hat zwar in früheren Berichten versprochen, keine zusätzlichen Abgaben erheben zu wollen. Die Folgen der Umverteilungsaktion durch Mobility-Pricing wird Gewerbetreibende aber deshalb in höheren Kosten zu spüren bekommen, weil sie in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen können. Die Kundschaft bestimmt, wann der Gewerbetreibende zu welchem Zeitpunkt und wo eine Strasse benutzen muss. Im Minimum müssten in allen Mobility-Pricing-Projekten alle gewerblichen Fahrten ausgenommen werden.

Der sgV fordert die Senkung der Regulierungskosten. Sie entsprechen um die 10 % des BIP, was über 60 Milliarden Franken pro Jahr sind. Dieses Verhältnis wird vom Bundesrat bestätigt. Mobility-Pricing wird zu einem zusätzlichen Schub von Regulierungskosten führen.

5. Regionaler Flickenteppich

Mit regionalen Mobility-Pricing, wie es im Gesetzesentwurf vorgeschlagen wird, droht ein Flickenteppich unterschiedlicher und unübersichtlicher Abgaben. Dies wird während den Versuchsphasen für zusätzliche Unsicherheit sorgen.

6. Herausforderungen für die Zukunft

Aus Sicht des sgV besteht mit Blick auf die Zukunft der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur tatsächlich Handlungsbedarf. Mit dem Rückgang des Treibstoffverbrauchs und Substitutionseffekten durch

elektrisch betriebene Fahrzeuge sinken in den nächsten Jahren die finanziellen Zuflüsse in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF. Unter Berücksichtigung des sinkenden Benzin- und Dieserverbrauchs (Rückgang des Treibstoffabsatzes von 18 bis 30 % (Referenzjahr 2018) bis 2030 infolge Substitutions- und Effizienzeffekte) werden dem NAF jährlich mehrere Hundert Millionen fehlen. In der Konsequenz dieser Entwicklung wird die Substanz des NAF abnehmen. Umsetzungsreife Strassenprojekte könnten auf die lange Bank geschoben werden. Die Umsetzung neuer Projekte ist gefährdet.

Damit stellt sich die Frage, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sichergestellt werden kann. Darin liegt die langfristige Hauptherausforderung. Damit die künftige Finanzierung der Mobilität nicht nur zu einer Frage des MIV wird, ist ein Finanzierungssystem zu erarbeiten, in welches alle Verkehrsträger miteingeschlossen werden, inklusive der Veloverkehr. Eine solche Reform muss einnahmeneutral ausgestaltet werden und für alle den Zugang zur Mobilität gewährleisten. Zudem muss in der Umsetzung und im Betrieb ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis herrschen.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département
Palais fédéral
Berne

Courriel : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Berne, le 6 avril 2021

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité. Consultation.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir. Avant d'entrer plus en détail sur le projet de loi fédérale, nous émettons des considérations générales incluant un certain nombre de principes qui devraient servir de cadre de référence dans lequel devraient s'inscrire les projets pilotes de tarification de la mobilité.

1. Considérations générales

- Les enjeux de mobilité durable ne se résument pas aux surcharges de trafic dans les agglomérations mais nécessitent, avec l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, de revoir complètement le système d'imposition avec la disparition à moyen terme des recettes issues de la taxation des carburants en raison de l'électrification progressive mais rapide du parc automobile. C'est pourquoi Travail.Suisse considère qu'il faut préparer un nouveau cadre national de la tarification de la mobilité. Il faut dès lors actualiser le rapport de la tarification de la mobilité. Stratégie de résolution des problèmes de circulation sur la route et le rail en Suisse de juin 2016.
- L'électrification du parc automobile ne résoudra toutefois pas le problème des surcharges de trafic en particulier dans les agglomérations urbaines en raison de la poursuite de manière générale de l'augmentation du trafic. C'est pourquoi, un transfert modal vers les transports publics (RER et bus) est inévitable. Afin d'éviter des surcharges excessives à certaines heures de la journée, un système de redevance en fonction des pics de fréquentation est une option à approfondir.
- Sur le fond, le principe de payer selon l'utilisation effective « pay as you use » est justifié en ce sens que la mobilité entraîne des coûts externes importants pour la collectivité et qu'une

réflexion doit avoir lieu sur le fait de devoir payer aussi en fonction des prestations consommées. Dans ce sens, on devrait davantage payer les prestations de mobilité selon la consommation que l'on en fait, au même titre par exemple que la consommation d'eau ou d'électricité. Cette façon d'aborder la question devrait nous rendre plus responsables et réfléchis et limiter les déplacements inutiles. Mais ce principe ne peut s'appliquer comme tel sans facteur correctif d'ordre social et territorial car il faut prendre en considération différents facteurs déterminants, principalement le niveau de revenu, les horaires de travail et le lieu d'habitation.

- La tarification de la mobilité ne peut être qu'une réponse partielle aux trois principaux défis liés à la route et au rail (problèmes accrus de capacité, hausse des coûts et augmentation des effets externes). L'objectif doit aussi être de réduire la mobilité par des instruments complémentaires d'aménagement du territoire et de création d'emplois dans les régions décentralisées.
- La crise de la Covid-19 a réduit la mobilité en raison des périodes de confinement et semi-confinement. Le développement du télétravail y a contribué. On peut formuler l'hypothèse que, même avec un retour à la normale, la part du télétravail va demeurer plus élevée qu'avant la crise mais n'atteindra sans doute pas un niveau apte à décharger suffisamment la surcharge du trafic aux heures de pointe. Toutefois, les prévisions de 2016 dont fait état le rapport explicatif du projet à la page 4 sous point 1.1, en prévoyant une augmentation de 25% du transport des voyageurs et de 37% du transport de marchandises d'ici 2050, devraient faire l'objet d'un réexamen suite à la crise de la Covid-19 et de changements de fond dans la société (développement du télétravail, neutralité carbone, accent mis sur la consommation locale et durable etc.)

2. Appréciation du projet de loi

Avant de créer éventuellement une base constitutionnelle et légale générale sur la tarification de la mobilité, Travail.Suisse considère qu'il est opportun de faire un certain nombre d'expériences sur ce sujet via des projets pilotes de tarification de la mobilité au niveau des communes, des villes et des cantons. Ce sont en particulier les effets sur la demande de transport et le comportement en matière de mobilité qui doivent être soigneusement examinés.

Mais, en tant qu'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, Travail.Suisse analyse ce projet de loi non seulement sous l'angle de la politique des transports et environnemental mais aussi en prenant particulièrement en considération les aspects sociaux ; car la nécessaire modification des comportements de mobilité dans une perspective de durabilité ne sera couronnée de succès que si elle ne défavorise pas certaines catégories de la population. Sans des mesures de compensation sociale, de nouvelles redevances tarifaires sur la mobilité ne bénéficieront pas d'une adhésion et d'un soutien suffisants d'une partie de la population.

C'est pourquoi, Travail.Suisse propose d'inclure dans ce projet de loi fédérale limitée dans le temps sur les projets pilotes de tarification de la mobilité les principes directeurs suivants :

2.1 Principes directeurs à intégrer

► Prise en compte de l'ensemble des mesures de gestion du trafic

L'application de systèmes tarifaires différenciés selon l'heure et le lieu ne devrait intervenir que si manifestement d'autres mesures de gestion de trafic couplées avec des instruments pour la promotion des transports publics (par ex. pôles d'échange, politique de stationnement dans les centres urbains etc.) ne suffisent pas. Appliquer des systèmes tarifaires différenciés pourrait avoir comme effet pervers de renoncer à prendre ou développer des mesures ou instruments plus traditionnels de gestion du trafic.

► Mesures de compensation sociale.

L'application de systèmes tarifaires différenciés n'est acceptable qu'avec des mesures d'accompagnement sociales. Si une tarification de la mobilité se mettait en place, cela ne doit pas aggraver les inégalités socio-économiques déjà fortes. Certes, la réglementation proposée prévoit d'analyser les effets de la tarification de la mobilité sur la répartition spatiale et sociale. Mais déjà au niveau des projets pilotes (en tout cas ceux qui prévoient un assujettissement obligatoire à la redevance), il faut aller au-delà de l'analyse et prévoir des compensations de type social. Le rapport explicatif consacre certes un paragraphe sur les conséquences sociales (point 3.4, p. 13), Mais son énoncé est très décevant dans la mesure où il indique que cela entraînera des coûts pour certains usagers mais qu'ils sont inévitables et que, comme on aura une atténuation des problèmes locaux de circulation, le bilan sera positif pour les usagers.

Pourtant, selon le rapport de 2016 (p. 38), la proportion d'employés bénéficiant d'horaires flexibles varie fortement en fonction du secteur économique : la fourchette va de 13,7 % dans la restauration à 75,3 % dans les branches du crédit et des assurances. Les hommes ont plus souvent des horaires flexibles que les femmes (49,3 % contre 34,7 %). En d'autres termes, sans mesures compensatoires ou changements dans les horaires de travail, la tarification de la mobilité aggravera les inégalités déjà existantes entre bas/moyen revenus et revenus élevés et même entre les hommes et les femmes. Aux mesures d'accompagnement proposées dans le rapport de type écologique (p. 38), comme l'acquisition de vélos électriques à prix réduit ou des places de parc moins chères en cas de co-voiturage, il faut ajouter aussi des mesures de type social (par ex. baisse des coûts de garde pour les enfants pour les bas revenus, repas gratuits pour les enfants en cas d'horaire continu, compensation financière par l'employeur pour les employé-e-s ne pouvant pas adapter les horaires de travail etc.).

Nous demandons dès lors de prévoir une compensation sociale dans le projet de loi en prévoyant qu'une partie des recettes qui seront issues d'un système tarifaire différencié soit affectée pas seulement aux besoins des transports dans le secteur d'origine du trafic concerné par le projet pilote mais aussi pour compenser l'augmentation des coûts pour certains usagers (bas revenus, personnes n'ayant pas le choix de leurs horaires ou ne pouvant pas faire de télétravail etc.).

Nous proposons dès lors de modifier l'alinéa 2 de l'Article 22 Utilisation des recettes générées par la perception de la redevance en ajoutant la formulation ci-après (en italique gras).

Article 22, alinéa 2 : les excédents devront être utilisés pour les besoins des transports dans le secteur d'origine du trafic concerné par le projet pilote ***et pour compenser socialement l'augmentation des coûts pour certains usagers qui ont des bas revenus ou qui n'ont que peu de flexibilité dans leurs horaires de travail.***

Nous aimerions rappeler tout de même qu'il est délicat, en l'absence de base constitutionnelle, de contraindre des usagers à payer une redevance de mobilité même si c'est dans le cadre d'un projet pilote limité dans le temps. En effet, l'article 82, al. 3, Cst. dispose que l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes et que la compétence pour des exceptions octroyée aux Chambres fédérales ne s'étend pas à des exceptions prévoyant la perception d'une taxe dans le périmètre tel que toute une région, ville ou commune ni à des exceptions à la gratuité de l'utilisation pendant un certain temps. Cela plaide d'autant plus pour affecter une partie des recettes des projets pour les usagers contraints de s'en acquitter dans le périmètre de tels projets.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable
du dossier service public