

Office fédéral des routes

3003 Berne

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Paudex, le 17 mai 2021

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Prise de position du Centre Patronal

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 3 février 2021 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word) et par poste, pour la bonne règle, à l'adresse indiquée ci-dessus.

Résumé

Le Centre Patronal rejette catégoriquement ce projet de loi. Nous sommes choqués tant par la manière que par le contenu orienté idéologiquement afin de combattre la mobilité, en particulier le transport individuel motorisé. Ce projet s'éloigne fortement des développements effectués depuis plus de 10 ans dans ce domaine et aboutit à retourner au Moyen-âge en matière d'accès aux routes publiques, ceci sans explication ni fondement objectif. Par conséquent, nous utiliserons tous les moyens démocratiques et juridiques à disposition pour combattre ce projet s'il est poursuivi dans la direction proposée.

Le Centre Patronal est disposé à discuter de tarification de la mobilité concernant la mobilité routière dans le cadre du développement du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomérations (FORTA), à condition que :

- la légitimité démocratique soit garantie et respectée ;
- un système uniforme et clair soit mis en place par la Confédération à l'échelle nationale ;
- la neutralité fiscale soit garantie et respectée ;
- tous les modes de transport soient inclus dans le système de tarification ;
- les recettes routières soient affectées par la Constitution au FORTA en faveur du financement des infrastructures routières ;
- la tarification respecte le principe de causalité et tienne compte de la couverture des coûts ;
- la protection des données soit garantie et l'usage des données restreint au seul but fiscal ;

- un éventuel essai-pilote se limite au strict nécessaire en termes de durée, de périmètre et respecte les principes évoqués ci-dessus ;
- des alternatives soient envisagées et étudiées (notamment une taxation des nouvelles formes d'énergie pour compenser le recul des recettes tirées des huiles minérales).

Remarques générales

Avec ce projet de loi, le Conseil fédéral souhaiterait créer les bases légales nécessaires pour autoriser de manière générale les cantons et les communes à introduire des péages routiers de tout type, de tout prix et pour une longue durée en tant qu'essais en matière de tarification de la mobilité, ceci en dérogation au principe constitutionnel de gratuité de l'utilisation des routes publiques.

La Constitution garantit que l'utilisation des routes publiques est gratuite en Suisse, mais l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions à ce principe général (Art. 82, al. 3 Cst. : « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. »). Actuellement, il n'existe qu'une seule exception, le tunnel du Grand-St-Bernard construit, exploité et entretenu conjointement par la Suisse et l'Italie.

Le principe de gratuité des routes publiques est un acquis politique garanti par la Constitution fédérale. Celui-ci a été explicitement introduit dans la Constitution fédérale en 1958, suite à l'adoption du contre-projet à l'initiative populaire « pour l'amélioration du réseau routier ». Cependant, ce principe est un élément fondateur de notre Etat fédéral. En effet, la Constitution de 1848 (art. 24) posait déjà le principe de la suppression des droits de chaussée et de pontonnage. Ces droits furent rachetés graduellement par la Confédération, ce qui veut dire que celle-ci versa aux cantons une indemnité pour leur suppression. Lors de la révision constitutionnelle de 1874, ces indemnités versées pour la suppression des droits de chaussée disparurent complètement. Seule subsista une somme fixe versée aux cantons d'Uri, des Grisons, du Tessin et du Valais en raison de leurs routes alpestres internationales (art. 30 Cst. de 1874). Quant aux exceptions autorisées par l'Assemblée fédérale, elles ont toujours revêtu un caractère « spécifique » et « particulier » ; des exceptions généralisées n'ont jamais été admises sans inscription dans la Constitution (p.ex. vignette autoroutière). L'objectif original de cette disposition était de permettre de prélever des péages sur des ouvrages privés, sur des tunnels alpestres, ainsi que de ne pas exclure la possibilité de percevoir une redevance sur le stationnement pour les cantons. Le principe de gratuité des routes publiques ne saurait donc être remis en question de manière généralisée sans une votation populaire.

La loi mise en consultation prévoit que les projets pilotes visent à influencer de manière directe ou indirecte la demande de transport et le comportement de mobilité dans les transports privés motorisés et/ou dans les transports publics. Toutefois, de nombreux principes considérés comme essentiels jusqu'à présent sont étonnamment absents, tels que « pay as you use », la neutralité fiscale ou l'intégration de tous les modes de transport. Le Conseil fédéral étudie la possibilité d'introduire un système de tarification de la mobilité (« mobility pricing ») depuis 2005. Du premier rapport d'étude publié en 2007 jusqu'à la dernière analyse d'efficacité fondée sur la région de Zoug en 2019, le mobility pricing a été défini comme un système de tarification qui englobe tous les modes de transport et qui ne s'ajoute pas aux taxes existantes, mais qui les remplace. Dans son rapport sur la tarification de la mobilité de 2016, le Conseil fédéral a défini sept principes-cadres pour l'introduction d'un système de tarification de la mobilité. Le Centre Patronal relève à son plus grand regret et étonnement qu'aucun de ces sept principes-cadres n'est pleinement intégré dans le projet de loi mis en consultation par le Conseil fédéral, alors qu'il les a lui-même définis :

- **Pay as you use** (« *Les personnes qui consomment des prestations de mobilité doivent être incitées à adopter un comportement tenant compte des coûts.* »)
Le projet de loi ne prévoit nulle part que les usagers soient incités à tenir compte des coûts qu'ils génèrent.
- **Compensation** (« *Dans l'ensemble, la tarification de la mobilité n'implique pas de payer davantage, mais de payer différemment. Les montants perçus dans le cadre de ce système ne doivent pas s'ajouter aux taxes existantes.* »)
La neutralité fiscale n'est pas respectée, puisque le projet prévoit que les prélèvements s'ajoutent aux taxes existantes au lieu de les remplacer. Ce système renchérirait donc sensiblement le coût de la vie dans les villes concernées par des projets de péages routiers. En outre, il n'y a pas de base constitutionnelle pour permettre l'introduction de taxes supplémentaires sur la mobilité individuelle motorisée en général, tels des péages routiers.
- **Effet de redistribution / modalités socio-économiques** (« *Les modalités tarifaires du système doivent permettre à la mobilité de rester abordable pour tous les utilisateurs. Cela signifie également qu'il faut laisser suffisamment de temps aux usagers pour s'adapter à un nouveau concept de mobilité.* »)
Le projet de loi ne fixe aucune limite de prix pour éviter des effets anti-sociaux, ni temps d'adaptation pour que les habitants, les pendulaires, les entreprises et les professionnels puissent s'adapter à l'introduction de péages routiers en ville.
- **Intermodalité** (« *La tarification de la mobilité est basée sur une approche englobant tous les modes de transport, et tient compte notamment de la route et du rail. [...] Le TIM et les TP doivent être soumis à des tarifs comparables et ajustés entre eux.* »)
Le projet de loi prévoit la possibilité de ne cibler qu'un seul mode de transport, en particulier il ouvre la possibilité d'introduire des péages routiers dans toutes les villes de Suisse qui en feraient la demande auprès du DETEC, sans forcément intégrer les autres modes de transport.
- **Conception modulaire** (« *Il doit être possible de mettre en place des mesures de manière progressive, de les étendre et de faire cohabiter des systèmes anciens et nouveaux. [...] Il faut toutefois s'assurer avec cette conception modulaire que des solutions partielles ne donnent pas lieu à des inégalités entre les modes de transport ou les régions.* »)
Le projet de loi ne prévoit aucune disposition pour garantir l'égalité entre les régions et les modes de transports.
- **Protection des données** (« *La collecte, l'utilisation, le stockage et la destruction des données doivent être clairement réglés dans une base légale.* »)
Le projet de loi ne prévoit aucune disposition concernant la protection des données pour les usagers de la mobilité individuelle motorisée. Pire, il prévoit même la transmission automatique des données au DETEC, sans le consentement des usagers.
- **Transparence** (« *La transparence et la clarté marquent le système de tarification de la mobilité dans son intégralité : financement, fonctionnement, réalisation des objectifs, fixation des prix, usage des recettes, contrôles.* »)
La transparence ne figure nulle part dans le projet de loi et il n'y a aucune obligation de

publication. En outre, il est difficile d'envisager une intégralité à un tel système, puisque chaque canton/groupement de cantons ou commune/groupement de communes pourrait mettre en place un système propre, sans uniformité ni compatibilité avec les autres systèmes en Suisse.

Le projet de loi mis en consultation s'écarte donc fortement du concept de mobility pricing développé depuis 2016 par le Conseil fédéral. Cette rupture avec les développements précédents n'étant ni expliquée ni motivée, et ne se fondant sur aucune étude ou analyse objective, elle soulève des interrogations et des incertitudes quant au principe de continuité des engagements de l'Etat. En Suisse, nous sommes habitués à ce que nos institutions politiques fassent preuve d'un certain pragmatisme, qu'elles fondent leurs décisions sur des éléments objectifs et, surtout, qu'elles assurent la continuité des travaux au sein des institutions indépendamment des changements politiques internes.

Le Centre Patronal regrette que le Conseil fédéral lance une consultation en rupture avec les travaux effectués jusqu'ici, sans expliquer ni indiquer les principaux changements concernant les principes de base de sa conception du mobility pricing, également sans attirer l'attention des milieux intéressés sur ces changements fondamentaux – par exemple au moyen d'un questionnaire. Lors de tels changements d'orientation, des justifications explicites fondées sur des éléments objectifs et davantage de transparence quant aux intentions du Conseil fédéral nous paraissent indispensables.

Il est également regrettable que le Conseil fédéral ne prévoie même pas la possibilité d'utiliser la tarification de la mobilité afin de financer l'infrastructure, alors que c'est justement ce à quoi un tel système devrait servir. Une étude sur le péage de Londres a montré que les péages routiers ne constituent pas un instrument efficace dans un but incitatif. En effet, seulement cinq ans après l'introduction d'un péage, le niveau de congestion avait retrouvé son niveau originel. Or, même ce décalage de quelques années n'est pas le fruit du péage, mais plutôt le résultat des mesures financées grâce au péage (lignes de bus, aménagements routiers, etc.). L'étude démontre que pour avoir un effet incitatif constant sur le trafic, le prix d'un péage urbain devrait augmenter trois fois plus vite que le revenu réel par habitant, multiplié par la croissance démographique. Autant dire qu'une telle taxe croissante serait politiquement et socialement inacceptable. L'expérience londonienne en témoigne, puisque le péage avait d'abord été introduit en 2003 pour réduire la congestion (d'où son nom « congestion charge »). Il a ensuite changé d'objectif une première fois en 2008 (réduire la pollution), puis une seconde fois en 2019 (générer des revenus). Selon cette même étude, le mobility pricing n'est pas un instrument efficace pour inciter, mais il est avant tout efficace pour générer des revenus.

Remarques détaillées

Article 1 - Objet

La loi mise en consultation prévoit "d'orienter les habitudes de déplacement" au moyen d'une redevance. Le champ d'application va donc bien au-delà de la rupture ciblée des pics de trafic et permet des projets pilotes de toutes sortes.

- Une définition plus précise de l'objet est nécessaire concernant la nature exceptionnelle de la redevance, son objectif, sa durée temporaire et son périmètre limité.

Article 2 – But des projets pilotes

La formulation de quatre objectifs distincts, dont notamment la décroissance de la mobilité, laisse une marge de manœuvre trop large et ne permet pas d'évaluer clairement quelles

sont les possibilités concrètes. Ce manque de clarté donne une marge d'interprétation pour détourner la loi et finalement autoriser n'importe quel système de taxation de la mobilité.

- La formulation d'un objectif commun, uniforme, clair et compréhensible est indispensable pour déterminer exactement ce qui sera autorisé ou non. En outre, la tarification doit impérativement être liée à la couverture des coûts engendrés, conformément au principe
- « pay as you use » défini par le Conseil fédéral en 2017. Par ailleurs, les recettes de péages routiers doivent être affectées au FORTA pour le financement des infrastructures routières.

Article 3 – Types de projets pilotes

Les cantons et les communes pourraient décider librement sur quel(s) mode(s) de transport ils souhaitent faire leur projet pilote, notamment des péages routiers peuvent être introduits pour le trafic individuel motorisé, une tarification pour les transports publics ou un système pour ces deux modes de transport en même temps. Ces péages routiers relèveraient du droit cantonal. Le texte propose également deux possibilités d'assujettissement, à savoir une participation volontaire ou une redevance obligatoire. Par conséquent, le projet de loi sur des soi-disant essais-pilotes permettrait de facto la possibilité d'introduire des péages routiers de manière généralisée dans les villes en Suisse, sans garantir l'interopérabilité des droits et systèmes choisis par chaque canton. Un système de tarification aussi chaotique deviendrait absolument incompréhensible pour la population suisse. Il convient de rappeler que l'introduction de péages routiers relève exclusivement de la compétence de la Confédération et une introduction généralisée n'est pas possible sans votation populaire. Par ailleurs, les cantons et communes disposent d'autres compétences en matière de mobilité, notamment en matière de stationnement et de tarification des transports publics par exemple.

- Des projets-pilotes ne sont acceptables que sur une base volontaire des collectivités concernées. L'assujettissement forcé à des péages routiers potentiellement partout en Suisse n'est pas envisageable sans une votation populaire et une inscription dans la Constitution. Dès lors que le Conseil fédéral souhaite tester la tarification de la mobilité, il doit impérativement définir les bases du système de tarification afin que celui-ci repose sur une base identique et soit compris dans toute la Suisse.

Article 4 : Organes responsables

La responsabilité d'un projet pilote peut incomber à un ou plusieurs cantons, ou à une ou plusieurs communes, en se fondant sur le droit cantonal. Un péage routier ayant forcément des conséquences au-delà des frontières communales ou cantonales, il n'est pas acceptable qu'un canton ou qu'une commune puisse introduire un péage sur les habitants des cantons ou communes avoisinants. Chaque ville pourrait faire un système selon ses idées, sans que celui-ci soit compatible, coordonné, voire même compris dans le reste du pays. Sans un cadre fédéral commun, la Suisse serait menacée par un patchwork de projets pilotes de différentes municipalités. En outre, les projets pilotes peuvent parfaitement être détournés et instrumentalisés pour engendrer des recettes fiscales supplémentaires.

- Le droit fédéral doit clairement définir un système de tarification identique pour tous les projets pilotes. L'approbation par l'Assemblée fédérale et par tous les gouvernements cantonaux est indispensable pour autoriser chaque projet prévoyant l'introduction de péages routiers, même sous prétexte qu'il ne s'agit que d'un test.

Article 5 : Périmètre et durée des projets

Le périmètre d'un projet pilote doit être délimité localement et la durée maximale est de 4 ans au plus. Cela signifie que la loi fédérale mise en consultation aboutit à une délégation de compétences aux cantons et communes en matière de tarification de la mobilité.

- La durée maximale ne devrait pas dépasser 6 mois et ne couvrir qu'une faible partie du réseau ou du territoire. Un test sur une grande partie du territoire durant plusieurs

années n'est plus un test, c'est une introduction de péages routiers de facto.

Article 6 : Champ d'application (mobilité individuelle)

La vignette autoroutière ainsi que les autres taxes et redevances (stationnement, imposition des véhicules à moteur, taxation des carburants, etc.) doivent encore être payées. La neutralité fiscale n'est donc pas garantie et ce projet induirait une augmentation du coût de la mobilité individuelle motorisée.

- La neutralité fiscale est un élément essentiel retenu par le Conseil fédéral dans sa position communiquée en 2017 et intégrée dans l'analyse menée à Zoug. Elle doit impérativement être garantie dans la loi fédérale.

Article 8 : Qualité de contribuable et montant (mobilité individuelle)

Le montant, la forme et les contribuables assujettis seront définis au niveau du droit cantonal. En outre, il est précisé que le montant doit être défini de sorte à atteindre les effets recherchés. Cette formulation ignore toutefois les principes fondamentaux définis par le Conseil fédéral en 2017, à savoir la nécessité de veiller à l'égalité de traitement entre les régions et les modes de transports, ainsi que d'atténuer les effets anti-sociaux induits par la tarification de la mobilité. En outre, elle donne la possibilité à la Confédération d'intervenir sur les montants décidés au niveau cantonal, sans fixer de cadre commun clair.

- Un système et des montants uniformes partout en Suisse doivent être fixés au niveau fédéral pour éviter une multiplication chaotique de systèmes différents à l'intérieur de la Suisse. En outre, un montant maximal doit être défini dans la loi fédérale, voire dans la Constitution.

Article 10 : Interdiction d'abaisser les tarifs (transports publics)

Les titres de transport à tarif réduit peuvent être soumis à une taxe perçue au titre de la tarification de la mobilité plus élevée que celle appliquée aux titres de transport sans réduction, mais il convient de relever que les abonnements forfaitaires de transports publics (abonnement général et abonnement de parcours) ne sont pas mentionnés explicitement dans la loi. Dès lors, rien ne garantit que les pendulaires utilisant les transports publics soient véritablement tenus de s'acquitter de la même taxe que les utilisateurs occasionnels au bénéfice d'un abonnement demi-tarif.

- Il ne sert à rien de tester le « mobility pricing » dans le but de casser les pics de trafic, si les pendulaires – c'est-à-dire les usagers les plus fréquents à l'origine des pics de trafic – d'un mode de transport peuvent continuer de voyager sans s'acquitter de la même redevance que les usagers occasionnels au bénéfice d'un abonnement demi-tarif par exemple.

Article 12 : Paiement anonyme de la redevance (transports publics)

La loi prévoit que l'anonymat doit être garanti dans le cas de projets pilotes dans le domaine des transports publics. Cependant, il n'existe pas de disposition correspondante pour le transport individuel motorisé. La protection des données n'est donc pas garantie pour la majorité des personnes mobiles en Suisse.

- La protection doit être garantie aussi pour les usagers dans le domaine de la mobilité individuelle motorisée. Une base légale fédérale est indispensable ; celle-ci doit notamment limiter l'usage des données au seul but fiscal et prévoir leur destruction immédiatement après le paiement. Tout autre usage et transmission à des tiers doivent être explicitement exclus.

Article 14 : Approbation et autorisation de projets pilotes

Le projet mis en consultation prévoit que les projets pilotes doivent être approuvés par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et autorisés par le canton. L'introduction de péages routiers par une délégation générale de compétences à l'administration fédérale ne nous paraît ni conforme à la Constitution ni respecter les principes démocratiques fondamentaux de notre pays.

- L'approbation par l'Assemblée fédérale de chaque projet pilote incluant un péage routier est indispensable. En outre, pour ces projets, il faut également prévoir l'approbation de tous les gouvernements cantonaux car les usagers de toute la Suisse sont concernés.

Article 16 : Demande d'approbation

La procédure d'approbation ne prévoit nulle part de respecter le principe de transparence pourtant défini par le Conseil fédéral préalablement comme un élément central de tout système de mobility pricing. A cette fin, il convient non seulement de prévoir la publication de tous les documents, mais en plus il est nécessaire de veiller à leur traduction dans les trois langues nationales et de prévoir également une procédure de consultation pour chaque projet déposé.

- Pour chaque projet pilote, l'ensemble des documents doit être publié par la Confédération et traduit dans les trois langues nationales. Une consultation doit être ouverte pour permettre aux acteurs concernés de se prononcer sur le projet présenté par un canton ou une commune.

Article 17 : Examen et approbation

Le projet de loi prévoit que le DETEC examine les projets pilotes en fonction de leur utilité, des enseignements à attendre, de leur compatibilité avec les stratégies de la Confédération en matière de transports et d'environnement. Cela signifie d'une part que le DETEC déciderait seul quant à l'approbation de projets pilotes – qu'ils incluent ou non des péages routiers interdits par la Constitution et nécessitant l'approbation de l'Assemblée fédérale – et d'autre part, que les nombreuses stratégies bureaucratiques de l'administration fédérale dénuées de légitimité démocratique (p.ex. plan sectoriel des transports) auraient de facto une portée obligatoire pour tous les cantons et les communes.

- Pour chaque projet pilote incluant un péage routier, l'approbation de l'Assemblée fédérale et l'approbation de tous les gouvernements cantonaux sont indispensables. Par ailleurs, seules les stratégies fédérales adoptées par le Parlement et soumise au référendum peuvent servir de base pour orienter la politique cantonale ou communale.

Article 18 : Autorisation du projet pilote

Cet article prévoit que les projets communaux soient autorisés par le canton, et que les projets supra-cantonaux soient autorisés par le canton majoritairement concerné. En outre, la procédure d'autorisation relèverait uniquement du droit cantonal.

- Une adaptation de la Constitution serait nécessaire pour autoriser chaque canton à introduire des péages routiers comme il l'entend. Si le projet pilote comprend un péage routier, la procédure d'autorisation doit relever du droit fédéral étant donné qu'il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale.

Article 19 : Suivi et évaluation

Cet article prévoit un rapport d'évaluation au plus tard un an après l'achèvement du projet pilote. Il n'est toutefois pas prévu de publier quoi que ce soit, conformément au principe de transparence.

- Tous les documents relatifs à l'évaluation et au suivi doivent être publiés dans les trois langues par la Confédération.

Article 20 : transmission des données au DETEC

L'article 20 prévoit la transmission des données anonymisées au DETEC à des fins de recherche. On peut craindre une utilisation détournée des données sans consentement explicite de l'utilisateur ce qui ne serait pas conforme à la réglementation en matière de protection des données qui prévaut dans tous les domaines. La Confédération n'est pas au-dessus des lois et elle doit elle-même respecter les règles qu'elle entend imposer à tous. En outre, le DETEC n'est pas responsable du traitement des données et statistiques. Etant directement chargé de la politique de la mobilité et ayant manifestement comme objectif de réduire la mobilité individuelle ainsi que d'accroître la part des transports publics; l'administration du DETEC pourrait être tentée d'exploiter ces données afin de servir ses propres objectifs, ou ceux des entreprises appartenant à la Confédération (p.ex. CFF). Seul l'Office fédéral de la statistique (OFS) dispose donc des compétences nécessaires et offre la garantie d'une objectivité suffisante pour envisager un accès automatique à ces données.

- La protection des données doit être garantie et l'usage des données récoltées doit se limiter au but fiscal. Une fois la redevance payée, toutes les données doivent être détruites. Tout autre usage des données doit faire l'objet d'un consentement explicite de chaque usager concerné.

Article 22 : Utilisation des recettes

L'article prévoit que les recettes excédentaires des projets pilotes peuvent être utilisées pour "les besoins des transports dans le secteur d'origine du trafic concerné". Il existe donc une incitation à taxer le trafic de transit en tant que tel ou à concevoir le prélèvement de manière à optimiser les recettes afin de générer des fonds supplémentaires, d'autant plus que ceux-ci peuvent être utilisés avec une grande marge d'appréciation.

- Les recettes doivent servir à couvrir les frais de perception séparément pour chaque type de projet (mobilité individuelle ou transports publics) et les recettes excédentaires générées par les projets pilotes doivent être affectées au FORTA, qui finance tant la mobilité individuelle (voiture, vélo) que les transports publics dans les agglomérations. Ces investissements bénéficient à l'ensemble du pays.

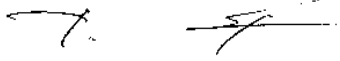
Article 30 : Référendum et entrée en vigueur

Le projet prévoit le référendum facultatif et une validité de plus de 10 ans. D'une part, une votation populaire paraît nécessaire pour autoriser l'introduction de péages routiers généralisés dans les villes de Suisse. D'autre part, la durée est extrêmement longue pour une loi concernant des essais. A titre de comparaison, la vignette autoroutière a été introduite en 1985 pour une durée similaire ; cette dernière n'était pas un test, elle a été inscrite dans la Constitution et a été soumise au référendum.

- Une loi pour une durée de 10 ans n'est pas un essai ; c'est permanent. Dès lors, une inscription dans la Constitution et l'approbation par la double majorité sont nécessaires.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Patrick Eperon', written in a cursive style.

Patrick Eperon

Per Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Basel, 17. Mai 2021

**Stellungnahme der IGÖV – Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Bundesgesetz über Pilotprojekte zu "Mobility-Pricing": Vernehmlassung**

Sehr geehrter Frau Bundesrätin Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele kommt dem Verkehr, und besonders dem umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr, eine zentrale Rolle zu. Deshalb ist es entscheidend, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann. Dies bedingt auch, dass genügend Kapazitäten im öffentlichen Verkehr vorhanden sind und die Rahmenbedingungen so ausgestaltet werden, dass sie eine lenkende Wirkung hin zum öffentlichen Verkehr entfalten können. Entsprechend teilt die IGÖV Schweiz das Ziel des Bundes, Lösungen zu Verkehrs- und Kapazitätsüberlastungen zu suchen.

Die IGÖV sieht dabei durchaus die Möglichkeit, auch mit finanziellen Lenkungsinstrumenten eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV zu erreichen. Sie bedauert deshalb, dass das übergeordnete Ziel einer nachhaltigeren Verkehrspolitik und einer Erhöhung des Modal Splits des öV in der Vorlage zu wenig unterstrichen wird. Sie findet ausserdem falsch, über die Einführung von preislichen Instrumenten zu diskutieren und entscheiden, bevor eine klare Zieldefinition vorliegt. Die verschiedenen mit dem Instrument des Mobility Pricing möglichen Lenkungswirkungen bleiben diffus. Die IGÖV könnte Mobility Pricing als Massnahme zur Förderung der nachhaltigen Mobilität unterstützen, erkennt jedoch in der Vernehmlassungsvorlage hierfür kein klares Konzept.

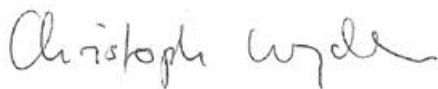
Die IGÖV begrüsst den mit der Vorlage angestrebten Weg, mit Pilotprojekten mehr Erfahrungen über Mobility Pricing zu erhalten. Damit die oben genannten Ziele der verkehrslenkenden Wirkung zu Gunsten des öV dabei erreicht werden, sind uns folgende Anpassungen dabei wichtig:

- Der öffentliche Verkehr ist grundsätzlich in den Pilotprojekten nur insoweit einzubeziehen, dass die Pilotprojekte eine verkehrslenkende Wirkung hin zum öV entfalten und auch nachweisen müssen.
- Mobility Pricing darf nicht dazu führen, dass der öV verteuert wird.
- Namentlich dürfen Pauschalfahrausweise durch Mobility Pricing nicht ihre Attraktivität verlieren.
- Pilotprojekte haben somit auf den Verkehrsträger «strassengebundener Individualverkehr» zu zielen.
- Pilotprojekte müssen den Nachweis erbringen, dass sie eine lenkende Wirkung hin zum öffentlichen Verkehr entfalten.
- Pilotprojekte dürfen punktuelle Angebotsverbesserungen im öV im entsprechenden Projektperimeter beinhalten, damit obige lenkende Wirkung aufgefangen werden kann

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

IGÖV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr



Christoph Wyder
Präsident



Stephan Appenzeller
Leiter Geschäftsstelle

Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
CH - 3063 Ittigen
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 3. Mai 2021

+41 58 360 77 77, info@infra-suisse.ch

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing Stellung zu nehmen, bedanken wir uns bei Ihnen herzlich.

Infra Suisse lehnt das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ab. Wir setzen grosse Hoffnungen in Mobility Pricing für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Die geplanten Pilotprojekte untersuchen jedoch Mobility Pricing ausschliesslich hinsichtlich der Verkehrslenkung. Damit setzt der Bundesrat unserer Ansicht nach nicht nur die falschen Prioritäten, er verletzt auch die Grundsätze bezüglich Mobility Pricing, die er sich in der Vergangenheit gegeben hat.

Ein funktionierendes und leistungsfähiges Mobilitätsangebot ist ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und ein zentrales Element individueller Freiheit. Das Bevölkerungswachstum, die real gestiegenen Haushaltseinkommen und die zunehmende räumliche Zweiteilung von Wohnen und Arbeiten haben mit dazu beigetragen, dass viele Strassen- und Schienenabschnitte in der Schweiz ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben.¹ Die Entwicklung dürfte in gleichem Masse weitergehen: Bis im Jahr 2040 wird erwartet, dass der Personenverkehr um einen weiteren Viertel und der Güterverkehr gar um über einen Drittel steigen wird.²

¹ ASTRA: Konzeptbericht Mobility Pricing, 29. Juni 2016, S. 7.

² ARE: Verkehrsperspektiven 2040.

Eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung ist überzeugt, dass es neben einem effizienteren Verkehrsmanagement nicht ohne einen bedürfnisorientierten Ausbau der Infrastrukturen geht.³

Die Kosten der Mobilität stärker als bisher nach dem Grundsatz des Verursacherprinzips zu verrechnen, wäre ein wirtschaftspolitischer wichtiger und verkehrspolitisch richtiger Schritt.⁴ Eine stark leistungsbezogene Komponente kennt man heute bei der Besteuerung von Mineralöl. Sie ist nicht nur die wichtigste Einnahmequelle für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, sie gilt auch als sehr effizient und effektiv. Doch ist hinlänglich bekannt, dass diese Einnahmen wegen der Effizienzsteigerung und Elektrifizierung der Antriebe im Strassenverkehr trotz Verkehrszunahme sinken wird.⁵ Mobility Pricing ist aus Sicht von Infra Suisse ein vielversprechendes Modell, mit dem die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen auch in Zukunft sichergestellt werden kann.

Der gebührenfreie Zugang zu öffentlichen Strassen wird durch die Bundesverfassung garantiert. Was die von der Bundesversammlung genehmigten Ausnahmen betreffen, so waren diese immer «spezifischer» und «besonderer» Natur. Allgemeine Ausnahmen wie die Autobahnvignette wurden stets in der Verfassung festgehalten. Infra Suisse erachtet den Bruch vom Prinzip der gebührenfreien öffentlichen Strassen ohne Volksabstimmung zumindest als problematisch.

Der Bundesrat hat 2016 in einem Konzeptbericht seine Grundprinzipien zu Mobility Pricing festgelegt. Infra Suisse teilt die bundesrätlichen Grundprinzipien von 2016: leistungsbezogene Preise im Verkehr (pay as you use), Verkehrsträgerunabhängigkeit (Intermodalität), fiskalische Neutralität, sozialpolitische Ausgestaltung, Datenschutz, Transparenz und modularer Aufbau bei der Umsetzung.⁶ In den Augen von Infra Suisse hatte der Bundesrat damals zentrale Eckwerte für die künftige Mobilität in der Schweiz abgesteckt. Im vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ist davon leider nichts mehr zu erkennen. Der Grundsatz des «modularen Aufbaus»⁷ wird mit der vorliegenden Gesetzesvorlage über Bord geworfen und die künftige Finanzierungsproblematik der Verkehrsinfrastruktur, in der bisherigen Politik des Bundesrates als zentral definiert, wird vollständig ausgeblendet. Wir erachten es als befremdend, dass diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht.

Der Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing sieht in Art. 3 Abs. 1 vor, dass Pilotprojekte für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen durchgeführt werden. Die Möglichkeit, in den Pilotprojekten jeweils nur einzelne Verkehrsträger zu lenken, erachtet Infra Suisse als problematisch. Infra Suisse spricht sich deutlich dagegen aus, einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.

Infra Suisse lehnt aus den oben genannten Gründen das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ab. Wir verzichten aus diesem Grund, zu einzelnen Artikeln Stellung zu nehmen. Wir möchten betonen,

³ Volksabstimmungen über FABI und NAF, Bahn-Ausbauschritt 2035, Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen.

⁴ Prof. Dr. Reiner Eichenberger und Michael Funk: Neue Finanzierung Verkehrsinfrastruktur, Infra-Tagung 2009.

⁵ z. B. Staatsrechnung 2020: Verwaltungseinheiten EFD WBF UVEK 2B, S. 339.

⁶ ASTRA: Konzeptbericht Mobility Pricing, 29. Juni 2016, S. 12.

⁷ ASTRA: Konzeptbericht Mobility Pricing, 29. Juni 2016, S. 13, Grundprinzip V.

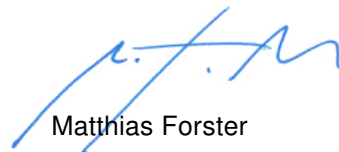
dass wir grosse Hoffnungen in Mobility Pricing für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen setzen und erwarten vom Bundesrat, dass er seine Anstrengungen diesbezüglich auf der Grundlage des Konzeptberichts von 2016 weiterverfolgt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Christian Wasserfallen
Präsident / Nationalrat



Matthias Forster
Geschäftsführer

17.05.2021

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

3003 Berne

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Madame la Conseillère fédérale
Mesdames et Messieurs

Ci-après notre prise de position faisant suite à votre communication du 03.02.2021 portant sur la consultation relative aux projets pilotes pour la mobilité

Prise de position dans le cadre de la consultation pour rendre possibles des projets pilotes pour la mobilité.

N'étant pas un fournisseur de prestations de transports en commun, nous ne sommes pas en mesure de soumettre des projets en ce sens. Par contre, nos membres utilisent des services de transports publics. Nos commentaires portent donc sur ces derniers.

0 Généralité

Les propositions seront à examiner également du point de vue des personnes âgées ou handicapées. Il est vraisemblable que de nouvelles offres impliquent, comme condition préalable, l'usage d'un équipement personnel de communication comme le Smartphone (appelé aussi téléphone intelligent ou mobile multifonction). Il comprend habituellement un écran tactile, un appareil photo numérique et des fonctions d'un ordinateur portable notamment. Pour la F.S.R., plusieurs conditions devraient être impératives pour de nouvelles propositions nécessitant l'usage d'un équipement de ce type.

1 Offres accessibles à toutes les personnes

Les nouvelles offres ne doivent pas être réservées aux seules personnes disposant d'un tel équipement. Les personnes n'en possédant pas ne se recrutent pas exclusivement parmi les personnes âgées, mais également parmi les personnes handicapées ou avec des moyens financiers limités. L'équivalent d'une nouvelle offre numérique doit être également accessible à toute personne, même sans son propre équipement informatique. La possibilité prévue à l'art. 12 du projet indique seulement que le paiement anonyme doit être possible, sans mention d'un paiement autre que d'une manière numérique. Cela implique vraisemblablement l'adaptation des automates à billets. Les emplacements (et leurs nombres) où se trouveront ces automates influenceront les résultats des essais. Le cas échéant, les entreprises de transport doivent prévoir des cartes multi-courses, avec la redevance envisagée, à oblitérer. **L'article 12 est à compléter dans ce sens.**

2 Protection des données

La protection des données relative à l'acquisition et au paiement du billet électronique doit être strictement garantie. D'une part, l'utilisation de ces données à d'autres fins que la détermination du trajet et de son paiement devrait nécessiter l'accord explicite de l'utilisateur. Le refus ou l'absence d'accord expressément notifié équivaut à un refus. Une procédure ne permettant que d'accepter l'utilisation de ces informations est à proscrire. D'autre part, la transmission de ces indications à d'autres services ou entreprises ne doit pas être interprétée comme allant de soi. La combinaison de tels éléments avec d'autres sources permet de préciser un profil. Seule l'utilisation des informations relatives au trajet, pour optimiser les horaires, pourrait être envisagée, uniquement sous une forme anonymisée.

L'art. 12 prévoit certes d'acheter titres de transports non nominatifs. Pour les titres de transports nominatif, le projet ne mentionne à l'art. 16k que le respect des dispositions cantonales de la protection des données. Si vous accomplissez un trajet par ex. Berne-Genève en prenant deux fois un billet simple course, c'est donc une loi cantonale sur la protection des données différente en fonction du trajet qui s'applique. Peu compréhensible pour l'utilisateur moyen-

Cette protection des données, dans le sens ci-dessus, est à faire figurer soit à l'art 16 du projet ou dans un nouvel article.

3 Non validité d'abonnements forfaitaires, comme l'AG, achetés avant le début des tests

L'art. 9 prévoit que même les détenteurs d'abonnements forfaitaires, comme l'AG, achetés avant le début de l'essai, seront également soumis à la redevance. Cela nous paraît être une modification unilatérale de contrat. Un nouveau modèle de taxation ne constitue pas une modification de l'offre d'un transport sur un trajet déterminé. Ce problème peut être facilement par une rubrique spécifique dans le relevé statistique de l'utilisation. Ainsi le total des utilisations reste possible. **Le contenu de l'art. 9 est à supprimer et à remplacer par la mention d'une saisie statistique séparée.**

4 L'utilisateur ne supporte que des coûts supplémentaires et des restrictions

4.1 L'équipement prouvant l'existence du billet numérique (ainsi que de son paiement) est la propriété de la personne désirant voyager. L'entreprise de transports ne met plus à disposition l'équipement physique (automate à billets), mais seulement une application informatique. Les coûts pour la preuve du paiement de la course sont supportés par l'utilisateur. Le transfert de ces

coûts est donc un changement de paradigme lors de l'acquisition électronique du titre de transport.

4.2 La non validité d'abonnements forfaitaires achetés avant le début des tests est également au seul détriment des utilisateurs.

4.3 Un projet soumis doit contenir l'indication de l'utilisation prévue des recettes (art. 16/i du projet présenté). Ce dernier prévoit à l'art 22.2 également que dans le rapport final, l'utilisation des recettes doit se faire au profit des transports publics.

4.4 Le projet a aussi pour but « l'écrtage » des pics du nombre de passagers aux heures de pointe. L'utilisateur peut espérer, à ces heures, avoir une place assise. Pour elle, même hors de projet pilote, il acquitte le prix du trajet.

Avec le projet présenté, le profit financier revient uniquement à l'entreprise de transport, alors que l'utilisateur est seulement à payer davantage qu'avec le système actuel. Une telle répartition est déséquilibrée. Une partie importante des déplacements aux heures de pointe a lieu pour répondre aux besoins de l'économie.

L'art. 22.2 est à compléter dans le sens que l'utilisation des recettes doit se faire au profit non seulement des transports publics mais également des usagers (par ex. sous forme de réductions du tarif aux heures creuses).

5 Offre combinée

Il est à souhaiter qu'une offre combinée comme actuellement (par ex. tram et chemins de fer) reste possible dans la phase pilote. Si l'achat d'un titre transport unique, incluant par ex. une partie du trajet en tram (notamment jusqu'à la gare) puis en chemin de fer, n'est pas possible, cela équivaut à devoir acquérir deux titres de transport (un pour le tram et un pour le chemin de fer) et in fine à un renchérissement supplémentaire. Cet aspect coïncide en partie avec le chi 3 ci-devant.

6 Information

D'une manière générale, la FSR relève la nécessité que les nouvelles offres, pour leur utilisation, soient aisées et dûment expliquées. La facilité d'utilisation des automates à billets et des applications de smartphone est la clé d'une utilisation des nouvelles offres accessibles aux personnes n'ayant pas eu l'occasion de se familiariser avec la société numérique. S'ajoute une documentation explicative simple, faisant appel à une terminologie connue du grand public des seniors, à la fois imprimée et accessible par un menu d'aide des automates à billets et des applications de smartphone. **Ce type d'informations également sous la forme papier est prépondérant pour le succès d'une offre.**

Pour les questions éventuelles, notre secrétaire central est à disposition. Son adresse e-mail est info@fsr-srv.ch

Nous vous remercions de nous avoir consultés. Nous espérons que notre contribution retiendra toute votre attention.

Haute considération.

Fédération Suisse des Retraités
Le secrétaire central
P. Lässer

MOBILITY PRICING

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

1. Nous voulons défendre une BONNE MOBILITÉ pour tous et particulièrement pour les Aînés; nous ne pouvons donc pas accepter de nouvelles hausses, même provisoires, des coûts des transports de voyageurs dans notre pays. Les transports publics sont déjà trop chers en Suisse. Pour un senior sur cinq le voyage en train est devenu un luxe!
2. Oui, il faut redynamiser les transports publics, mais sans en exclure une fraction importante de la population. Des dispositions adéquates doivent être mises en place avant certaines expérimentations de projets pilotes qui augmentent les coûts pour imposer une régulation hypothétique; c'est l'annonce d'un dictat de la grande économie de marché qui oublie le bien-être des gens.

PROJETS PILOTES SOUMIS A REDEVANCE

1. Notre Groupe de Travail de MOBILITE s'oppose de façon presque unanime à l'introduction de cette forme de projets pilotes.
2. Les dispositions prévues ne permettent pas le respect des notions de liberté et garantie d'accès pour tous aux divers modes de transports: les coûts de la régulation deviennent une exclusion pour de nombreux aînés et les classes sociales faibles et moyennes.
3. Renchérir et, simultanément, réduire, sans mesures adaptatives, la mobilité des personnes âgées provoque inévitablement des coûts et des difficultés pour l'ensemble de la société.

PROJETS PILOTES A PARTICIPATION VOLONTAIRE

1. Il nous paraît opportun et possible de transformer des projets à redevance en projets pilotes à participation volontaire; une démarche en ce sens pourrait convaincre et susciter plus d'adhésion aux nécessaires changements à prévoir.
2. Les modalités de cette forme de projets devraient être plus détaillées et développées pour élargir le champ des expériences possibles: cartes et vignettes permettent aujourd'hui une multiplicité de combinaisons faciles d'emploi.

3. La Confédération et les collectivités publiques doivent tout entreprendre pour promouvoir et développer une mobilité commode et sûre en associant tous les modes de transports dans cette démarche prospective.

4. Comme les aides fédérales prévues ne représentent que des engagements financiers très modestes, nous proposons de porter le plafonnement financier maximal à 10 millions (art. 27) afin de promouvoir davantage de projets.

CONCLUSION

- Nous reconnaissons unanimement la nécessité d'aboutir à une maîtrise des surcharges aux heures de pointe: le constat est reconnu et, déjà, l'urgence menace. Les charges de trafic doivent être plus étalées et mieux réparties par nombre d'autres mesures préalables. Cette situation de défi dans notre petit pays doit interpeller, non seulement les milieux techniques et scientifiques, mais aussi, les administrations et les services de toutes nos instances publiques, puis, particulièrement aussi, les grandes entreprises. La pandémie nous a contraints à recourir à un reconditionnement du travail qui a démontré que les changements sont possibles...
- L'acquisition de billets et de titres de transports peut et doit être simplifiée et plus abordable pour les personnes peu initiées au monde numérique; cette amélioration indispensable conditionnera le succès de tous les projets de mobilité.
- Une vision créative et durable de la mobilité devra être présentée pour que le peuple suisse accepte de grandes modifications des conditions de transports; aujourd'hui en Suisse, 75 % du trafic de voyageurs concerne les visites familiales et socio-culturelles ou les sports et loisirs. On peut donc affirmer péremptoirement «oui, la mobilité concerne tout le monde! ».

GT HABITAT & MOBILITE

j.-m. fournier

Conseil Suisse des Aînés (CSA)

Berne/Liebefeld, 13.05.2021

La Co-présidence:

Bea Heim

Bea Heim

Roland Grunder

Roland Grunder



Vereinigung aktiver Senioren- und
Selbsthilfe-Organisationen der Schweiz, 3000 Bern
Fédération des Associations des
retraités et de l'entraide en Suisse, 3000 Berne
Federazione associazioni dei
pensionati e d'autoaiuto in Svizzera, 3000 Berna

An das
Bundesamt für Strassen ASTRA
z.H. Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Per Mail:
rene.sutter@astra.admin.ch

Bern, den 17. Mai 2021

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing
Stellung nehmen zu können.

Wir nehmen bei unserer Stellungnahme eine generelle Würdigung vor. Daneben stellen wir die
Position der Seniorinnen und Senioren in den Fokus. Unser Schwerpunkt liegt dabei auf der vulne-
rablen älteren Bevölkerungsgruppe, die aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilität und Einkommens-
lage auf individuelle und kostengünstige Transporte angewiesen ist.

Allgemeine Ausgangslage

Entwicklung der Raum-, Standort- und Verkehrsplanung

Unserer Meinung nach muss Mobility-Pricing in Zusammenhang mit der Raum-, Standort- und Ver-
kehrsplanung betrachtet werden.

In den letzten Jahren fand eine Zentralisierung der Infrastrukturen statt, die eine Konzentration in
den grossen Ballungsgebieten beziehungsweise Städten zur Folge hatte. Betriebe und somit Arbeits-
plätze, Ausbildungsstätten, medizinische und therapeutische Zentren und weiteres wurden in den
Regionen abgebaut. Andererseits wurden an den Stadtgürteln grosse Einkaufszentren angesiedelt
und viele Teilbereiche der Städte für den Zugangsverkehr gesperrt respektive massiv eingeschränkt.
Der Handel wurde aus den Städten verdrängt. Viele Spezialgeschäfte mussten ihre Standorte an die
Stadtränder verlegen.

Parallel dazu fand eine Verteuerung der Liegenschaftspreise und somit des Wohnraums in den grossen Ballungsgebieten statt. Leistbaren Wohnraum findet die Bevölkerung in der Region.

Die Bevölkerung der Region ist gezwungen in den Zentren zu arbeiten oder Schulen und Ausbildungen zu absolvieren und somit zu pendeln. In den Zentren wiederum konzentrieren sich medizinische, pflegerische und therapeutische Institutionen und Praxen. Die Bevölkerung der Region muss diese Zentren im Bedarfsfall aufsuchen, da sie in der näheren Wohnumgebung nicht mehr vorhanden sind.

Verhältnismässigkeit

Die Schweiz ist ein kleines und kleinräumiges Land. Es stellt sich einerseits die Frage der Verhältnismässigkeit eines Aufbaus mit teuren bürokratischen Massnahmen.

Andererseits belastet das Pilotprojekt einkommensschwache Bevölkerungsteile und Menschen, die auf kostengünstige und kostenlose Transporte angewiesen sind.

Zahllose pflegende und betreuende Angehörige transportieren mit Privatautos ihre Angehörigen zu den Spitälern, Ärzten, therapeutischen Praxen.

Auch für Gegenstandstransporte wie Einkäufe für das tägliche Leben oder Hausrats- und Einrichtungsgegenstände ist der private Transport aufgrund der eingeschränkten körperlichen Mobilität und Abnahme der physischen Fähigkeiten unerlässlich. Nicht alle Personen können sich via Onlinebestellungen mit teilweise hohen Transportkosten Belieferungen leisten.

Zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Art. 7 Abgabeobjekt

Von der Abgabepflicht sind insbesondere auszunehmen:

1. Senioren- und Seniorinnen ab 64 Altersjahr
2. Rotkreuzfahrtdienste: In diesem Dienst transportieren private Autobesitzer in freiwilliger Arbeit Personen, die aus medizinischen oder psychosozialen Gründen (Mittagestische, Verwandtenbesuche etc.) auf eine Beförderung und Begleitung angewiesen sind.

Kritische Betrachtung des Pilotprojekts zu Mobility-Pricing

Für eine kritische Beurteilung des Pilotprojektes führen wir folgende Punkte auf:

1. Bei Pilotprojekten sind vor der Durchführung die Ausnahmen gemäss unseren Einwänden zu Art. 7, Abgabeobjekt, festzulegen. Es ist zu definieren, welche Personengruppen von Abgaben ausgenommen werden und wie diese Personengruppen mit unkomplizierten Ausnahmeregelungen resp. Bestätigungen versehen werden.
2. Kosten und bürokratischer Aufwand zur Durchführung eines solchen Projektes
3. Finanzielle Belastung von Bevölkerungsgruppen mit bescheidenem oder geringem Einkommen
4. Schaffung eines Zweitklassensystems: Wer die finanziellen Mittel hat, kann sich uneingeschränkte Transporte leisten

5. Die absehbare Verteuerung im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategien mit Belastungen auf kleine Einkommen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im weiteren Vorgehen bedanken wir uns.

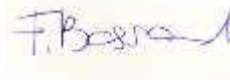
Mit freundlichen Grüssen

VASOS FARES

Vereinigung aktiver Senioren- und
Selbsthilfeorganisationen der Schweiz



Bea Heim, Präsidentin & ehemalige Nationalrätin


i.V.

Rosmarie Okle, Präsidentin Arbeitsgruppe
Wohnen & Mobilität