

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

12. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 wurden die Kantonsregierungen eingeladen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Gelegenheit.

Der Kanton Aargau begrüsst die Gesetzesvorlage über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, die Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr liefern soll. Die Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug hat gezeigt, dass Mobility-Pricing unter anderem ein möglicher Weg ist, um Verkehrsspitzen zu brechen. Zudem kann es dazu beitragen, die langfristige Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur sicherzustellen.

Seitens Kanton Aargau besteht ein besonderes Interesse an der Gesetzesvorlage, da der Kanton eine Projektskizze für ein verkehrsmittelübergreifendes Pilotprojekt mit freiwilliger Teilnahme beim Bund eingereicht hat. Daher treffen insbesondere die unter dem 3. Kapitel 'Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme aufgeführten Art. 23 bis Art. 29 des Bundesgesetzes' auf den Kanton Aargau zu. Da das Projekt auf einer freiwilligen Teilnahme beruht, braucht es keine Gesetzesanpassung auf kantonaler Ebene. Zudem sind wir der Auffassung, dass nur Pilotprojekte mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (öV) eine differenzierte Betrachtung der Möglichkeiten und Wirksamkeit von Mobility-Pricing zulassen.

A. Allgemeine Bemerkungen zum Erläuterungsbericht

Wir befürworten das Vorgehen, dass die Pilotprojekte unterteilt werden in jene mit verpflichtender und jene mit freiwilliger Teilnahme. Verpflichtende Projekte werden vor allem Informationen zur operativen Umsetzung und zu den gesetzlichen Anforderungen liefern. Freiwillige Pilotprojekte hingegen werden Auskunft über die möglichen Auswirkungen von unterschiedlichen Preisstrukturen geben.

Ausgehend von der Prämisse, dass nicht mehr, sondern anders für die Mobilität bezahlt werden soll, bietet Mobility-Pricing die Möglichkeit, die langfristige Finanzierung des Mobilitätsangebots sicherzustellen.

Der Kanton Aargau hält es für angemessen, dass während der Pilotphase Überlegungen zur Ausgestaltung der Finanzierung und der Koordination getroffen werden, sowohl auf Bundes- wie auch auf Kantons- und Gemeindeebene. Die Brücke zwischen Pilotprojekten und einer späteren definitiven

Umsetzung von Mobility-Pricing ist finanzrechtlich sehr komplex. Es ist eine gesamtheitliche Betrachtung für das Mobility Pricing notwendig, welche folgende Themen umfasst: künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur (Nationalstrassenfonds, Spezialfinanzierung Strassenrechnung, Finanzierung Gemeindestrassen), des öffentlichen Verkehrs (unter anderem Bahninfrastrukturfonds, Spezialfinanzierung Infrastruktur öV, kantonale und kommunale Businfrastruktur), die Abgeltungen im öffentlichen Verkehr sowie die Verteilung der Mittel auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene. Es sollte zeitnah definiert werden, ob diese Betrachtungen Teil der Machbarkeitsstudien und Pilotprojekte zu Mobility-Pricing sind, oder ob diese parallel im Rahmen eines separaten Projekts zur gesamtschweizerischen Betrachtung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe erarbeitet werden.

Der Kanton Aargau hält es für richtig, dass das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing auf 10 Jahre begrenzt wird und die Dauer von Pilotprojekten auf maximal 4 Jahre beschränkt. Ein Mobility-Pricing System soll schweizweit einheitlich sein. Es ist zu vermeiden, dass regionale Lösungen aus den Pilotprojekten heraus entstehen, die später nur mit grossem Aufwand in ein einheitliches System überführt werden können (siehe zum Beispiel Tarifsystem im öffentlichen Verkehr).

Antrag 1

Die Pilotphase muss aufzeigen, was gesamtschweizerisch einheitlich zu lösen ist und welche Aspekte nach funktionalen Räumen zu lösen sind. Um den regional unterschiedlichen verkehrspolitischen Zielen Rechnung zu tragen, ist beispielsweise die Höhe der Preise in den einzelnen Regionen zu klären.

B. Artikelspezifische Anträge

3. Kapitel 'Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme'

Im 2. Kapitel 'Pilotprojekte mit Abgabepflicht' wird im 4. Abschnitt 'Genehmigung und Bewilligung von Pilotprojekten' unter Art. 15 darauf hingewiesen, dass die Machbarkeit des Pilotprojekts vor Einreichung des Gesuchs um Genehmigung anhand einer Studie zu prüfen ist. Eine analoge Formulierung sollte auch bei Pilotprojekten mit freiwilliger Teilnahme vorgesehen werden.

Antrag 2

Im 3. Kapitel zu Pilotprojekten mit freiwilliger Teilnahme ist eine vergleichbare Bestimmung wie Art. 15 hinzuzufügen, die besagt, dass die Machbarkeit des Pilotprojekts – vor Einreichung des Gesuchs um finanzielle Beteiligung des Bundes – anhand einer Studie zu prüfen ist.

Art. 25 Gesuch um finanzielle Beteiligung des Bundes und Art. 28 Evaluationsbericht

Unterscheidung zwischen Pilotprojekten mit Abgabepflicht und freiwilliger Teilnahme

Die Gründe für die Unterscheidung der Anforderungen an den Genehmigungs- beziehungsweise Gesuchstellungsprozess zwischen Projekten mit Abgabepflicht (2. Kapitel) und Projekten mit freiwilliger Teilnahme (3. Kapitel) sind nicht immer ersichtlich. Aus Sicht des Kantons Aargau sollen bei Gesuchen um finanzielle Beteiligung des Bundes der Projekte mit freiwilliger Teilnahme auch Aussagen zu den erwarteten verkehrlichen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen verlangt werden. Ein oft erwähnter Kritikpunkt an Mobility-Pricing sind die möglichen gesellschaftlichen Auswirkungen insbesondere auf sozial/finanziell schwächere Bevölkerungsgruppen. Vor allem Projekte mit freiwilliger Teilnahme ermöglichen Auswirkungen unterschiedlicher Preisstrukturen und deren Auswirkungen auf unterschiedliche Einkommensgruppen zu untersuchen.

Auch bei Projekten mit freiwilliger Teilnahme ist ein Monitoring aufzubauen. Die Unterscheidung zwischen den Art. 19 (2. Kapitel) und Art. 28 (3. Kapitel) ist unklar.

Antrag 3

Die Inhalte von Art. 16 "Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojekts" und von Art. 25 "Gesuch um finanzielle Beteiligung des Bundes" sowie von Art. 19 "Monitoring und Evaluation" und von Art. 28 "Evaluationsbericht" sind im Sinne oben erwähnter Begründung aufeinander abzustimmen.

Art. 27 Höhe des Bundesbeitrags

Die Pilotprojekte werden Erkenntnisse liefern, die nicht nur für die Projektinitianten von Nutzen sind. Insbesondere die Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme werden Informationen zu Wirkung und Mobilitätsverhalten liefern, die für den Bund von besonderem Interesse sind beziehungsweise als Grundlage für weitere Anwendungen dienen können.

Antrag 4

Der Kanton Aargau beantragt eine Bundesbeteiligung von 80 % zu prüfen bei Art. 27. Unabhängig vom Beteiligungssatz begrüsst es der Kanton Aargau, wenn die Obergrenze von zwei Millionen Franken pro Projekt bei Bedarf erhöht werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Urs Meier
Staatsschreiber i.V.

Kopie

- vernehmlassungen@astra.admin.ch



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

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

Appenzell, 12. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage grundsätzlich. Bis anhin wurde in der Schweiz noch nicht getestet, inwiefern Mobility-Pricing in der Praxis umgesetzt werden kann. Die Durchführung von zeitlich und örtlich begrenzten Pilotprojekten erscheint daher sinnvoll.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs dürfte die Umsetzung aufwendig und teilweise kompliziert sein, weil die bestehenden Tarifsysteme wenig flexibel sind. Die Umsetzung dürfte hohe Kosten nach sich ziehen. Der erläuternde Bericht hält auf Seite 5 fest, dass diese Kosten durch Mehreinnahmen gedeckt werden können. Ob dies tatsächlich so ist, ist nicht erwiesen und bleibt abzuwarten. Die Standeskommission stellt deshalb folgenden

Antrag:

Art. 13 des Gesetzesentwurfs ist mit einer Bestimmung zu ergänzen, dass die Trägerschaften allfällige Aufwandüberschüsse selber decken müssen.

Begründung:

Es ist zu erwarten, dass die Umsetzung im Bereich des öffentlichen Verkehrs beträchtliche Investitions- und Betriebskosten bei den betroffenen Transportunternehmen für die Softwareanpassung auslöst. Ob diese Kosten durch Mehreinnahmen gedeckt werden können, bleibt abzuwarten. Sollten Aufwandüberschüsse verbleiben, sind diese von den verursachenden Trägerschaften des Pilotprojekts zu decken.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch
[PDF- und Wordversion])

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 7. Mai 2021

Eidg. Vernehmlassung; Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf für ein neues Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing bis zum 17. Mai 2021 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er begrüsst den Entwurf eines Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Er teilt die Meinung des Bundesrates, dass jetzt die Zeit gekommen ist, solide Entscheidungsgrundlagen über die Einführung von ausdifferenzierten Preissystemen im Verkehr zu erarbeiten. Die Wirkung solcher Systeme muss vor Ort durch konkrete Versuchsanordnungen getestet werden können. Das ist der einzig zielführende Weg.

Der Regierungsrat stützt auch die Position, dass Mobility-Pricing für den motorisierten Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr getestet werden soll. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat grosses Interesse an den Erkenntnissen. Als Kanton in einer Berg- und Randregion sind seine eigenen Verkehrsnetze selten überlastet. Andererseits muss die eigene Bevölkerung für Arbeit, Einkauf und Freizeit eher längere Wege in die wirtschaftlichen Zentren und die Ballungsräume auf sich nehmen. Neue Preissysteme dürfen insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung und damit keine Benachteiligungen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Randregionen mit sich bringen.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat sich aus Ressourcengründen nicht für ein Pilotprojekt beworben und hat das auch nicht vor. Er verzichtet daher auf eine weitergehende Stellungnahme zu den einzelnen Artikeln.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

per E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Ihr Zeichen:

5. Mai 2021

Unser Zeichen: 2021.BVD.1146

RRB Nr.: 520/2021

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing.

1. Grundsätzliches

Mit dem Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit Kantone oder Städte und Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchführen können. Mit solchen Projekten sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Mobility-Pricing ist grundsätzlich ein prüfenswerter Ansatz für eine nachhaltige Verkehrslösung, insbesondere für die Verkehrslenkung oder auch zur Reduktion von Immissionen, sowie zur Förderung alternativer Mobilitätsformen und zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen. Ebenso kann Mobility-Pricing der Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dienen. Allerdings ist zu beachten, dass die Pilotprojekte isoliert in einem sonst unveränderten Umfeld erfolgen und die Ergebnisse daher eine begrenzte Aussagekraft haben. Der Regierungsrat des Kantons Bern wird bei diesem Thema aufgrund der offenen Grundsatzfragen keine aktive Rolle einnehmen.

Zudem bestehen verschiedene offene Ausgestaltungsfragen. So ist namentlich der Umgang mit Abonnenten des öffentlichen Verkehrs wie dem GA, der Tarifverbunde und dem Halbtax-Abo unklar. Daher

gibt es möglicherweise kurz- und mittelfristig einfacher realisierbare Massnahmen zur Verkehrslenkung auf Strasse und Schiene als Mobility-Pricing. Dazu gehören beispielsweise das vom Kanton Bern verfolgte grossräumige Verkehrsmanagement mit Dosierungen am Siedlungsrand, die Förderung eines attraktiven ÖV-Netzes, die bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an geeigneten Umsteigeorten sowie die Zusammenarbeit mit Schulen zur Glättung von Verkehrsspitzen.

Der Regierungsrat betrachtet Mobility-Pricing daher als eines von verschiedenen möglichen oder ergänzenden Fiskal- und Steuerinstrumenten im Sinne der nachhaltigen Entwicklung. Gerade auch mit Blick auf die Dekarbonisierung des Verkehrs und die damit in Zukunft geringeren Einnahmen aus Mineralölsteuer sowie Mineralölsteuerzuschlag sind mittelfristig neue Ansätze und Finanzierungsinstrumente nötig, die tendenziell benützungs- bzw. leistungsbezogen sein werden. Pilotversuche zu Mobility-Pricing sollen es ermöglichen, offene Fragen zu klären und neue Finanzierungsansätze zu erproben.

Im Sinne der vorangehenden Ausführungen begrüsst der Kanton Bern die Schaffung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage für Pilotprojekte von Mobility-Pricing. Der Kanton Bern hat bereits seit langem gefordert, dass der Bund die entsprechende Gesetzgebung an die Hand nimmt.

Kanton, Region und Stadt Bern haben bereits 2012 gemeinsam eine Studie erarbeitet, die anhand eines konkreten Modells die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen eines Road-Pricings in der Agglomeration Bern untersuchte.¹ Die Ergebnisse der Studie waren vielversprechend: Mit der Einführung einer Strassenbenutzungsabgabe von 5 Franken pro Tag könnte demnach auf den Strassen in der Region Bern eine Verkehrsreduktion von 15-20% erreicht werden. Dabei würden Nettoeinnahmen in der Höhe von rund CHF 230 Mio. generiert, die für die Modernisierung der Verkehrsinfrastrukturen und / oder die Entlastung der Steuerzahler verwendet werden könnten.

2. Anträge

Antrag 1: Regelung im Bundesrecht

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Pilotprojekte sind im Bundesrecht zu regeln. Ebenso ist die Bearbeitung von Personendaten im Zusammenhang mit Mobility-Pricing-Pilotprojekten auf Ebene des Bundesrechts ausdrücklich und hinreichend zu regeln. Art. 3 Abs. 3, Art. 8 Abs. 1, Art. 10 Abs. 1, Art. 16 Bst. k und Art. 18 Abs. 3 sind entsprechend anzupassen.

Begründung: Wie der Bund in den Erläuterungen festhält, machen Verkehrssysteme, sei es im öffentlichen oder im privaten Verkehr, in einer von Agglomerationen geprägten, urbanen Schweiz nicht vor Gemeinde- und / oder Kantonsgrenzen halt. Die Ergebnisse der Pilotprojekte sind von gesamtschweizerischem Interesse und könnten einer zukünftigen Gesetzgebung auf nationaler Ebene dienen.

Darüber hinaus sollen gemäss Vorlage Träger solcher Projekte ein oder mehrere Kantone bzw. eine oder mehrere Gemeinden sein. Diese sind in der Folge auch die für den Datenschutz verantwortlichen Behörden. Es ist daher grundsätzlich folgerichtig, dass jedes Pilotprojekt mit den jeweiligen kantonalen Datenschutzbestimmungen vereinbar sein muss (Art. 16 Bst. k Vorentwurf) und dass die zuständige Datenschutzstelle von Beginn an in die Erarbeitung des Pilotprojekts eingebunden werden soll (vgl. Erläuternder Bericht zu Art. 16 Bst. k).

Als Grundvoraussetzung für jede Bearbeitung von Personendaten sehen alle kantonalen Datenschutzgesetze eine genügende gesetzliche Grundlage voraus. Soweit im Rahmen eines Pilotprojekts Bewegungs-

¹ https://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen/suche.archiv.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2012/03/20120309_0838_stu-die_zeigt_roadpricingkoenntedasstrassennetzentlasten.html

profile zu Fahrzeugen oder Personen erstellt werden sollen, wird i.d.R. eine ausdrückliche Grundlage in einem formellen Gesetz verlangt (vgl. Art. 34 Abs. 2 Bst. b nDSG für ein Profiling durch Bundesorgane. Wobei Profiling gemäss Art. 5 Bst. f nDSG definiert wird als automatisierte Bearbeitung von Personendaten, die verwendet werden, um bestimmte persönliche Aspekte wie Aufenthaltsorte oder Ortswechsel natürlicher Personen zu bewerten, zu analysieren oder vorherzusagen). Es ist davon auszugehen, dass bisher kein kantonales Recht über eine vorbestehende formell-gesetzliche Grundlage für behördliches Profiling im Bereich der Mobilität verfügt.

Aus diesen Gründen sind kantonal unter Umständen divergierende Gesetze – auch aus verwaltungsökonomischer Sicht – nicht sinnvoll. Ziel ist es, Grundlagen für die Beantwortung der Frage zu schaffen, ob beziehungsweise inwieweit eine schweizweite Einführung von Mobility-Pricing-Systemen sinnvoll ist. Die gesetzlichen Vorgaben sowohl im Allgemeinen als auch im Speziellen hinsichtlich des Datenschutzes (Profiling im Bereich der Mobilität) sollen deshalb im Bundesrecht geregelt werden.

Antrag 2: Bewilligung durch den Bund

Der Gesetzesentwurf sieht eine Genehmigung der Pilotprojekte durch das UVEK und eine Bewilligung durch die Standortkantone vor. Die Pilotprojekte sind u.E. nicht nur durch den Bund zu genehmigen, sondern auch durch ihn zu bewilligen. Pilotprojekte von Gemeinden sollen jedoch einer Konsultation bei den Standortkantonen bedürfen. Art. 14 sowie Art. 18 sind entsprechend anzupassen.

Begründung: Pilotprojekte bezwecken einen Erkenntnisgewinn hinsichtlich einer neuartigen Bepreisung der Mobilität. Sie sollen dem Gesetzgeber auch notwendige Grundlagen für eine allenfalls zukünftige Einführung einer definitiven Regelung verschaffen. Deshalb sind die Pilotprojekte sorgfältig auszuwählen und dahingehend zu überprüfen, ob sie die genannten Zwecke erfüllen und auch von gesamtschweizerischem Interesse sind. Dies veranschaulicht das nationale Interesse und die Verantwortung des Bundes. Nicht die Kantone, sondern der Bund soll daher Projekte sowohl genehmigen als auch bewilligen. Die betroffenen Standortkantone sollen stattdessen in Form einer Konsultation einbezogen werden und in diesem Rahmen allfällige Verbesserungsvorschläge einbringen können.

Antrag 3: Höhere Bundesbeteiligung

Der Gesetzesentwurf sieht eine Beteiligung des Bundes von 60 % an den Pilotprojekten vor. Aufgrund des nationalen Interesses ist die Bundesbeteiligung auf 80 % zu erhöhen. Art. 21 Abs. 1 und Art. 27 Abs. 1 sind entsprechend anzupassen.

Begründung: Wie vorgehend bereits erläutert, liegen die Pilotprojekte im nationalen Interesse. Entsprechend ist auch die Bundesbeteiligung höher auszugestalten, damit genügend Pilotprojekte umgesetzt und ausreichend Erkenntnisse gesammelt werden können. Wir gehen von einer Bundesbeteiligung von 80 % aus.

Sollte am vom Bund gesetzten Mitfinanzierungsrahmen von CHF 20 Mio. festgehalten werden, ist bei Bedarf die Anzahl mitfinanzierter Projekte zu reduzieren. Dies vor dem Hintergrund, dass die vom Bund angenommene Grössenordnung von total 10 Projekten aufgrund der zu überwindenden technisch-betrieblichen und politischen Hürden tendenziell eher hoch erscheint.

Antrag 4: Arten von Pilotprojekten

Art. 3 Abs. 1 soll dahingehend angepasst werden, dass nur Pilotprojekte durchgeführt werden dürfen, die sowohl den MIV als auch den ÖV umfassen.

Begründung: In Art. 3 Abs. 1 wird festgehalten, dass Road-Pricing-, ÖV-Pricing- oder Mobility-Pricing-Pilotprojekte durchgeführt werden dürfen. Der Kanton Bern ist der Überzeugung, dass die erwünschten Erkenntnisse gemäss Art. 2 nur durch Pilotprojekte gewonnen werden können, die sämtliche Verkehrsträger einbinden. Auch ist es politisch nicht nachvollziehbar, weshalb allenfalls nur ein Road- oder nur ein ÖV-Pricing-System untersucht werden soll. Ebenfalls nicht schlüssig ist, welche Erkenntnisse aus einem Pilotprojekt zu Mobility-Pricing gewonnen werden soll, das nicht sowohl den MIV als auch den ÖV einbezieht.

Antrag 5: Trägerschaft

Auch Kantone zusammen mit Gemeinden sollen Trägerschaften für Pilotprojekte bilden können. Entsprechend ist in Art. 4 neu Bst. c aufzunehmen: *«einem oder mehreren Kantonen mit einer oder mehreren Gemeinden zusammen.»* Zudem sind die für die Beurteilung des Pilotprojekts notwendigen Unterlagen durch die jeweilige Trägerschaft und nicht durch die Kantone einzureichen. Art. 16 ist daher anzupassen.

Begründung: In Art. 4 wird festgehalten, in welchen Konstellationen Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchgeführt werden können und wer somit als Trägerschaft auftreten kann. Neben der Möglichkeit für eine oder mehrere Gemeinde /-n resp. einen oder mehrere Kanton /-e sollte auch die Konstellation Kanton /-e zusammen mit Gemeinde /-n genannt werden.

Sowohl Kantone und/ oder Gemeinden können Trägerschaften von Pilotprojekten mit Abgabepflicht sein. Ihnen obliegt es auch, die entsprechenden Unterlagen beim Bund einzureichen. Nicht in jedem Fall ist diesbezüglich ein Kanton zuständig, wie es der derzeitige Wortlaut von Art. 16 vorgibt.

Antrag 6: Erweiterung des Zwecks von Pilotprojekten

Art. 2 (Zweck der Pilotprojekte) ist durch einen weiteren möglichen Zweck gemäss nachfolgendem Wortlaut zu ergänzen: *«Möglichkeiten, mit der Erhebung von Mobility-Pricing negative Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren».*

Begründung: Mit der Vorlage wird weiterhin am prioritären Ziel der effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen (Spitzen brechen) festgehalten, was sinnvoll ist (siehe Erläuterungen zu Art. 2). Der Aspekt «Ökologie» wird jedoch bisher nur betreffend Auswirkungen von Projekten zu Mobility-Pricing erwähnt, nicht aber als deren Zweck. In der Entwurfsvorlage zum Sachplan Verkehr – Teil Programm wurden die Ziele eines CO₂-neutralen, umweltgerechteren Verkehrs sowie einer stärkeren Nutzerfinanzierung prominent verfolgt. Diese Ziele sollten sich auch in der vorliegenden Gesetzesgrundlage niederschlagen.

Antrag 7: Verwendung der Einnahmeüberschüsse aus Mobility-Pricing-Projekten

Art. 22 Abs. 2 soll wie folgt angepasst werden: *«Einnahmeüberschüsse sind für die Belange **eines nachhaltigen Verkehrs und für die Reduzierung negativer Auswirkungen des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist, zweckgebunden einzusetzen.**»*

Begründung: Es ist allenfalls punktuell sinnvoll, Einnahmenüberschüsse für einen zusätzlichen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen oder für die Reduktion von Verkehrsabgaben zu verwenden, wie dies gemäss Art. 22 vorgesehen ist. Zentrales Anliegen – auch von Mobility-Pricing im Allgemeinen – sollte mittel- bis langfristig eine nachhaltige Ausgestaltung des Verkehrssystems darstellen. Die Einnahmeüberschüsse von derartigen Pilotprojekten sollen daher Massnahmen mitfinanzieren, die eine gesellschaftlich, ökologisch und wirtschaftlich verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems im Einzugsgebiet fördern.

Antrag 8: Ausnahmen von der Abgabepflicht

Fahrzeuge des Zivilschutzes sind ebenfalls in jedem Fall von der Abgabepflicht auszunehmen. Sie sind deshalb in Art. 7 Abs. 2 explizit als Ausnahme aufzuführen.

Begründung: In Art. 7 Abs. 2 werden die Fahrzeuge genannt, die grundsätzlich von der Mobility-Pricing-Abgabe ausgenommen sein sollen. Unter anderem werden Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen (Bst. a) sowie Militärfahrzeuge (Bst. b) erwähnt. Gemäss dem Erläuternden Bericht sollen auch die Fahrzeuge des Zivilschutzes von der Abgabepflicht befreit werden, was der Kanton Bern unterstützt. Der Zivilschutz ist jedoch weder eine Blaulichtorganisation noch verfügt er über Fahrzeuge des Militärs. Somit ist der Zivilschutz im derzeitigen Wortlaut des Gesetzes nicht als Ausnahme definiert. Art. 7 ist folglich hinsichtlich der Fahrzeuge des Zivilschutzes zu ergänzen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Datenschutzaufsichtsstelle

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Per E-Mail (pdf- und docx-Datei) an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Liestal, 11. Mai 2021
46073

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 laden Sie uns ein zur Vernehmlassung zum oben genannten Bundesgesetz.

Grundsätzliche Bemerkungen:

Die Problematik von – insbesondere in den Spitzenstunden – hoch ausgelasteten bis überlasteten Verkehrsinfrastrukturen ist bereits heute deutlich sichtbar. Der Kanton Basel-Landschaft ist sehr konkret von den negativen Auswirkungen in zahlreichen Aspekten wie Erreichbarkeit, Lebensqualität und Umweltfolgen betroffen und begrüsst daher die Bemühungen, der Herausforderung auch mit neuen Konzepten zu begegnen.

Mobility-Pricing kann ein solcher Ansatz sein. Betreffend seine mögliche Ausgestaltung und seine möglichen erwünschten und unerwünschten Folgen ist jedoch noch zu wenig bekannt. Daher erachtet der Kanton Basel-Landschaft die Stossrichtung des vorliegenden Gesetzesvorhabens als richtig. Gerade die angestrebten Erkenntnisse zu tatsächlichem Verhalten (Revealed Preference im Gegensatz zu reinen Stated-Preference-Daten als Grundlage) erachten wir als sehr wertvoll.

Die Unterlagen geben allerdings noch keine Auskunft darüber, wie der Bund gedenkt, die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten zusammenzuführen und einzuordnen. Eine damit beauftragte übergeordnete Organisationsstruktur, welche die Pilotprojekte von Anfang an begleitet, erscheint uns wichtig – nicht zuletzt, weil die Pilotprojekte im vorgesehenen System auch auf einzelne Verkehrsarten bezogen sein können, wohingegen Mobility-Pricing letztendlich aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft zwingend verkehrsartenübergreifend betrachtet werden muss.

Mit dem Gesetzesentwurf für die Umsetzung von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing wird den Kantonen die Möglichkeit gegeben, zusätzliche Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage

sowie des Mobilitätsverhaltens, welche auch zur Senkung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr beitragen können, als Pilotprojekte zu beschliessen. Insbesondere unterstützen wir das breite Spektrum an denkbaren Projekten. Somit können umfassende Erfahrungen für die verkehrlichen, ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen von Mobility-Pricing gesammelt werden.

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt die Stossrichtung, dass beim Mobility-Pricing die zweckmässigere Nutzung der verfügbaren Verkehrskapazitäten im Vordergrund steht – sowohl bezüglich der Verteilung der Nachfrage über die Zeit als auch über den Raum und die verschiedenen Verkehrsträger. Gleichzeitig stellen sich im Bereich der Verkehrsfinanzierung weitere Fragen, deren Beantwortung ebenfalls angegangen werden muss. Möglicherweise haben diese Antworten dann wiederum Wechselwirkungen auch mit den gewonnenen Erkenntnissen zum Mobility-Pricing. So wird es in Zukunft erforderlich sein, eine Alternative zu den sinkenden Mineralölsteuererträgen zu schaffen. Mit der Ablösung der Mineralölsteuer wird allerdings eine effektive Schadstoff- und CO₂-basierte Lenkungsmöglichkeit wegfallen. Entsprechend gilt es auch bei neuen Finanzierungsmodellen zu prüfen, wie auch die ökologischen Aspekte angemessen berücksichtigt werden können.

Bemerkungen zum Gesetzentwurf:

Art. 2:

Neben den unmittelbar verkehrlichen Wirkungen hat jede Form von Mobility-Pricing mit hoher Wahrscheinlichkeit weitere Wirkungen, wobei es stark auf die Ausgestaltung ankommt, wie diese ausfallen. Ein entsprechend ausgestaltetes Mobility-Pricing könnte z. B. zu einer erwünschten Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen. Ein anders ausgestalteter Ansatz könnte z. B. zu unerwünschten sozialen Folgen für einzelne Bevölkerungsgruppen führen.

Die Auswirkungen von Mobility-Pricing im nicht-verkehrlichen Bereich müssen daher bei jedem Pilotversuch mit betrachtet werden, um tatsächlich einen Erkenntnisgewinn für eine allfällige spätere Einführung von Mobility-Pricing zu haben (wie in Art. 19 Abs. 2 lit. b auch richtigerweise bereits angedeutet).

Antrag: Wir beantragen Art. 2 wie folgt umzuformulieren:

Die Pilotprojekte dienen dazu neue Erkenntnisse zu mindestens einem der folgenden Aspekte sowie zu den wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen von Mobility-Pricing-Abgaben zu gewinnen:

[lit. a. bis c. wie bisher]

Art. 3, Abs. 1:

Der Kanton Basel-Landschaft erachtet eine integrale Betrachtung des Gesamtverkehrssystems als zwingend, um den anstehenden Herausforderungen zu begegnen. Pilotprojekte, die sich nur auf eine Verkehrsart beziehen, mögen zum punktuellen Erkenntnisgewinn ebenfalls förderlich sein. Letztlich muss jedoch ein integraler Handlungsansatz angestrebt werden. Mindestens die Auswirkungen müssen daher in allen Fällen für beide Verkehrsarten angeschaut werden.

Art. 9:

Massnahmen, welche auch Bis-16-Jährige betreffen, sollten nicht kategorisch ausgeschlossen werden. In begründeten Fällen sollte die Ausdehnung des abgabepflichtigen Kreises auch auf sie zulässig sein.

Art. 18:

Die (positiven und negativen) Auswirkungen von Pilotprojekten dürften sich regelmässig über den Standortkanton hinaus erstrecken (vgl. auch Erläuterung zu Art. 19 Abs. 1). Eine Koordination ist zwingend erforderlich.

Antrag: Wir beantragen, in Art. 18 festzulegen, dass die Bewilligung nur mit Zustimmung aller Kantone erteilt werden darf, deren Verkehrsströme vom jeweiligen Pilotprojekt massgeblich betroffen sind (auch wenn sich der unmittelbare Perimeter nicht auf ihr Gebiet erstreckt).

Art. 21, Abs. 1:

Angesichts des zu erwartenden Mehrwerts in Form von Erkenntnisgewinnen für die gesamte Schweiz darf es nicht sein, dass vielversprechende Pilotprojekte nicht zustande kommen, weil die entsprechende Trägerschaft sich nicht in der Lage sieht, die Finanzierung sicherzustellen.

Antrag: Wir beantragen, Art. 21 Abs. 1 so anzupassen, dass im Einzelfall Mitfinanzierungen in Höhe von bis zu 80 Prozent der Projektierungs- und Evaluationskosten möglich sind.

Ergänzung:

Es ist davon auszugehen, dass kein kantonales Recht über eine vorbestehende formell-gesetzliche Grundlage für behördliches Profiling im Bereich der Mobilität verfügt.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir, bereits auf der Ebene des Bundesrechts eine ausdrückliche und hinreichend bestimmte Regelung zu den zulässigen Datenbearbeitungen insbesondere bei Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (2. Kapitel, 2. Abschnitt) zu prüfen und ggf. aufzunehmen.

Bemerkungen zum erläuternden Bericht:

Kap. 1.1, 5. Absatz:

Neben den von Ihnen angeführten zwei Hauptschwierigkeiten sehen wir eine weitere: neben dem eigentlichen System der Bepreisung und Verkehrssteuerung müssen ebenso ausgewogene Mechanismen zur Vermeidung oder zum Ausgleich unerwünschter Wirkungen geschaffen werden.

Kap. 2, Erläuterungen zu Art. 2:

Die Erläuterungen beschreiben wie vorliegend nur die positiven Aspekte.

Antrag: Wir beantragen in diesem Abschnitt auch die möglichen negativen Folgen von Mobility-Pricing offen anzusprechen.

Kap. 2, Erläuterungen zu Art. 17 Abs. 2:

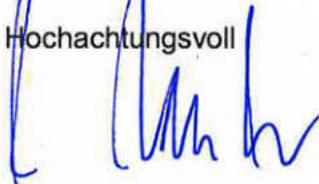
Dass Pilotprojekte nicht in beliebiger Anzahl unterstützt werden können, ist nachvollziehbar. Allerdings ist das Spektrum der mittels der Projekte zu erforschenden Themen gross (vgl. erläuternder Bericht Kap. 1.2) und der Aufwand für die Projekte im Verhältnis zu den Gesamtausgaben für den Landverkehr marginal (vgl. erläuternder Bericht Kap. 1.4).

Antrag: Wir beantragen, die nötigen Anpassungen vorzunehmen, damit eine deutlich höhere Anzahl von Pilotprojekten als fünf mit Abgabepflicht und fünf mit freiwilliger Teilnahme unterstützt werden können.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten Sie höflich, unsere Anliegen im weiteren Prozess zu berücksichtigen.

Für Rückfragen steht Ihnen das federführende Tiefbauamt (Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Herr Martin Schaffer, martin.schaffer@bl.ch, 061 552 54 13) gern zur Verfügung.

Hochachtungsvoll



Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Kopie an:

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (bv@ag.ch)
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement (bv@bs.ch)
- République et Canton du Jura, Département du territoire, de l'environnement et des transports (secr.den@jura.ch)
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement (kanzlei@bd.so.ch)



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 4. Mai 2021

Regierungsratsbeschluss vom 4. Mai 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Mobility Pricing ist ein Instrument, das zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beitragen soll. Aufgrund diverser ausländischer Beispiele und der bisher vom Bund durchgeführten Studien ist der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt überzeugt, dass Mobility Pricing praktikabel und wirksam ausgestaltet werden kann. Weil in der Politik und der Bevölkerung teilweise aber noch erhebliche Vorbehalte gegenüber diesem neuen Instrument bestehen, unterstützt der Regierungsrat die Absicht des Bundes, zeitlich und örtlich befristete Pilotversuche durchzuführen und dabei den Projektträgern einen möglichst grosse Spielraum zu belassen.

Der Kanton Basel-Stadt ist sehr gerne bereit, sich konkret an den Pilotversuchen zu beteiligen. Der Regierungsrat hat Ende Januar eine entsprechende Projektskizze eingereicht. Wir würden uns freuen, in enger Zusammenarbeit mit den Fachleuten des Bundes einen Pilotversuch durchführen zu können.

2. Anträge zu den einzelnen Themen

2.1 Emissionsabhängige Gebühren

Antrag:

Wir beantragen, Art. 2 mit einem zusätzlichen lit. e mit folgendem Inhalt zu ergänzen: «Möglichkeiten, mit der Erhebung von Mobility-Pricing-Abgaben die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren.»

Begründung:

Wir stellen fest, dass mit der Vorlage das prioritäre Ziel der effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen verfolgt wird (siehe Erläuterungen zu Art. 2). Der Aspekt «Ökologie» wird nur betreffend Auswirkungen von Projekten zu Mobility-Pricing aufgeführt, nicht aber als deren Zweck. In der Entwurfsvorlage zum *Sachplan Verkehr – Teil Programm* wurden die Ziele eines CO₂-neutralen, umweltgerechteren Verkehrs sowie einer stärkeren Nutzerfinanzierung prominent verfolgt. Diese Ziele sollen sich auch in der vorliegenden Gesetzesgrundlage niederschlagen. Ein Mobility-Pricing mit emissionsabhängigen Gebühren könnte zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen. **Emissionsabhängige Strassenbenutzungsgebühren** wie z.B. die LSVA sind bisher noch wenig verbreitet. Sie könnten aber ein wesentliches Element sein, um die aufgrund der Klimasituation notwendige rasche Dekarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben. Auch wenn damit die Komplexität eines Pilotversuchs erhöht wird, sollte die Gelegenheit von Pilotversuchen unbedingt genutzt werden, auch die Machbarkeit eines solchen Ansatzes aufzuzeigen.

2.2 Abgrenzung kantonales Recht – Bundesrecht (Art. 3, 8, 10, 18)

Empfehlung:

Wir empfehlen, das Bundesgesetz soweit zu konkretisieren, dass im kantonalen Recht eine Regelung auf Verordnungsebene genügt.

Begründung:

Wie eingangs erwähnt begrüßen wir, dass den Trägern von Pilotprojekten ein möglichst grosser Handlungsspielraum offen gelassen wird. Dennoch erachten wir gewisse Konkretisierungen auf Bundesebene für hilfreich. So sollten zum Beispiel der Kreis der Abgabepflichtigen und die maximale Gebührenhöhe festgelegt werden, damit eine Mobility Pricing-Gebühr eine genügende gesetzliche Grundlage aufweist. Die konkrete Ausgestaltung im kantonalen Recht kann sich dann auf den Erlass einer Verordnung beschränken. Die Umsetzungsverfahren können so beschleunigt werden. Ausserdem werden die Träger der verschiedenen Pilotprojekte davon entlastet, je einzeln dieselben komplexen juristischen Fragestellungen zu bearbeiten.

2.3 Finanzielle Beteiligung des Bundes (Art. 21, 27)

Antrag:

Wir beantragen, dass sich der Bund auch an einem allfälligen Defizit der Betriebsphase mit mindestens 60% beteiligt.

Begründung:

Grundsätzlich macht es Sinn, dass die Investitionen und der Betrieb des Pilotprojekts über die entsprechenden Gebühreneinnahmen vom Projektträger finanziert werden. Aufgrund der auf maximal vier Jahre befristeten Betriebsphase kann aus heutiger Sicht aber nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass diese Gebühreneinnahmen zur Deckung sämtlicher Kosten ausreichen. Der Bund sollte sich entsprechend auch mit 60% an einem allfälligen Defizit der Betriebsphase beteiligen.

2.4 Befristung Bundesgesetz (Art. 30)

Antrag:

Wir beantragen, dass der Art. 30 mit einem neuen Abs. 3 sinngemäss mit folgendem Inhalt ergänzt wird: „Falls bis vier Jahre vor dem Ende der Gültigkeit des Gesetzes gemäss Abs. 2 weniger als x Pilotversuche gestartet wurden, verlängert sich die Gültigkeit des Gesetzes automatisch um y Jahre.“

Begründung:

Mobility Pricing ist politisch umstritten. Die Vorbereitung von Pilotprojekten wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Die genaue Dauer ist aufgrund des Pilotcharakters aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Verzögerungen dürften sich auch aufgrund von Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten ergeben. Das Gesetz hingegen ist fix auf einen Zeitraum von 10 Jahren begrenzt. Wir erachten es deshalb als zweckmässig, wenn eine einfache Verlängerungsmöglichkeit geschaffen wird für den Fall, dass in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht genügend Pilotprojekte umgesetzt werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Simon Kettner (simon.kettner@bs.ch, Tel. 061 267 81 19) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédérale de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Fribourg, le 4 mai 2021

2021-557

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité – Consultation Prise de position du canton de Fribourg

Madame la Conseillère fédérale,

Votre département a mis en consultation publique la loi citée en titre et nous vous en remercions. Cette base légale permettra aux cantons et aux communes de réaliser, localement et pour une durée limitée, des projets pilotes de tarification de la mobilité (transports individuels motorisés et transports publics) avec assujettissement à une redevance. Le but est d'acquérir des connaissances sur ce système qui vise à influencer les habitudes de déplacements des pendulaires et résoudre les problèmes d'engorgement des réseaux de transport dans certains endroits et à certaines heures.

Le Conseil d'Etat de Fribourg soutient cette loi qui donne un cadre à de tels projets pilotes. Leur mise en place permettra d'analyser le système et de tirer des conclusions intéressantes. Nous vous faisons toutefois part des remarques suivantes :

- > Au niveau des transports publics, la redevance sera appliquée aux voyageuses et voyageurs âgés de plus de 16 ans. Les élèves du degré secondaire II, compte tenu des horaires de leurs écoles, seront astreints à cette taxe, ce qui nous paraît injuste.
- > La redevance sera également appliquée aux personnes ayant acheté un abonnement avant la mise en place des projets pilotes. Il serait judicieux d'informer à l'avance les détentrices et les détenteurs d'abonnements annuels voire mensuels concernés de la mise en place de tels projets.

Nous sommes par ailleurs intéressés à être informés du suivi de tous les projets pilotes et à recevoir les rapports d'évaluation remis au DETEC.

Nous tenons également à souligner que notre appui à cette loi ne vaut que pour la réalisation de projets pilotes et non pour la mise en place d'un système de tarification de la mobilité différenciée en Suisse. En ce qui concerne ce système, nos remarques émises le 7 septembre 2015 à l'occasion de l'audition du *Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité du Conseil fédéral* sont toujours valables. Il nous paraît notamment judicieux d'analyser l'impact que certaines mesures (par exemple l'adaptation des heures de cours des écoles, l'introduction plus large de modèles de travail plus flexibles, les incitations fortes au décalage horaire des déplacements, la généralisation du télétravail) peuvent avoir sur la réduction des pics d'affluence, avant d'introduire un tel système. L'analyse des effets sur la mobilité des recommandations de télétravailler durant la pandémie du nouveau coronavirus, qui dure depuis plus d'un an, permettra déjà de mesurer les conséquences du télétravail généralisé.

Il est également à relever que la tarification dans le domaine des transports publics est actuellement complexe et hétéroclite. Il convient de le simplifier et de l'unifier à l'échelle nationale avant d'introduire un système de tarification différenciée. Sans cela, une couche de complexité supplémentaire sera ajoutée.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Communication :

- a) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, pour elle et le Service de la mobilité ;
- b) à la Chancellerie d'Etat.

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Extrait de procès-verbal non signé, l'acte signé peut être consulté à la Chancellerie d'Etat

**Le Conseil d'Etat**

2246-2021



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité: réponse à la consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Votre courrier du 3 février dernier, relatif à l'objet mentionné sous rubrique et adressé au Conseil d'Etat, a retenu notre meilleure attention.

Notre conseil réitère son intérêt à mettre en place, à terme, un dispositif permettant d'atténuer les surcharges de trafic à travers une tarification différenciée et d'assurer un financement pérenne pour favoriser les modes alternatifs aux transports individuels motorisés. Les projets pilotes proposés par la Confédération permettront de tester la mise en œuvre technique et ses effets sur les autres politiques publiques. Une participation des Cantons et d'autres collectivités est, selon nous, essentielle pour définir les conditions cadres grâce auxquelles la tarification de la mobilité pourra répondre aux objectifs à l'échelle nationale et à celle des collectivités, notamment des agglomérations.

Le Canton de Genève partage l'intérêt de la démarche visant à influencer la demande de transport et les habitudes de déplacement selon une approche spatiale différenciée pour cibler les périmètres les plus congestionnés comme les cœurs d'agglomérations. Nous saluons par ailleurs, comme cela a été évoqué dans les commentaires liés à l'art. 2 du projet de loi (PL) Mobilité, que "ces projets pilotes pourront avoir un effet de transfert modal vers les transports publics", mais également vers la mobilité douce comme nous avons pu le démontrer à l'occasion de l'étude que le Canton de Genève a menée sur le péage urbain.

Si de nombreuses questions touchant à l'économie et aux politiques sociales doivent encore être résolues, nous pensons que la mise en œuvre opérationnelle, via des expérimentations pilotes, constitue la meilleure manière de pouvoir démontrer l'intérêt et les modalités par lesquelles la tarification de la mobilité pourrait être réalisée avec succès. La participation financière de la Confédération à ces projets pilotes est dans ce sens indispensable.

Cependant, si les essais pilotes peuvent différer de manière significative quant aux solutions proposées et que certaines dispositions doivent effectivement être prises au niveau du droit cantonal, nous estimons que le projet de loi sur la tarification de la mobilité devrait aller au-delà de la définition des conditions cadres et intégrer davantage de garanties de nature juridique et financière, afin de faciliter la mise en œuvre technique des projets pilotes proposés. En effet, la diversité des solutions qui pourront être proposées peut être un atout, mais également une source de risque, si la volonté du législateur ou du corps électoral n'est pas en adéquation avec ce projet. Dans ce cadre, la loi fédérale devrait prendre à son compte les modifications légales provisoires propres à assurer la mise en œuvre des projets pilotes plutôt que de les déléguer au niveau du droit cantonal.

Les impacts de la mise en œuvre du projet pilote seront examinés sur le plan juridique dans le cadre de l'étude de faisabilité. Il est ainsi pour l'heure prématuré de dresser un diagnostic exhaustif des enjeux juridiques liés à la mise en place de ces projets pilotes. Nous tenons toutefois à souligner les points d'attention traitant de la finalité (A), de la durée limitée de la loi (B), des modalités liées au cofinancement (C), des aspects liés à la fiscalité (D), des tarifs des transports collectifs (E), du lien avec les différentes lois de nature générale relatives à la circulation routière et au trafic (F), de l'utilisation des recettes et de leur allocation (G) et enfin en matière de protection des données (H).

A. Finalité

Si la tarification de la mobilité a pour principal but de réguler les flux de trafic (art. 6), notre conseil estime que cette nouvelle forme de tarification vise également à générer des sources de financement pérennes pour couvrir les dépenses d'investissement et d'entretien des infrastructures de transport, et qu'elle constitue un instrument visant à lutter contre la pollution de l'air et le bruit, ainsi qu'à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

B. Durée limitée de la loi

La durée limitée de la loi et de l'expérimentation pilote nous interpelle. Il s'agit en effet d'une loi à durée limitée (10 ans) permettant des expérimentations pilotes pour une durée maximale de 4 ans. Aucune disposition n'est à ce stade prévue pour éventuellement pérenniser ces expérimentations si ces dernières se révèlent pertinentes quant aux objectifs fixés, ce quand bien même les investissements nécessaires pour mettre en œuvre ces projets pilotes seront extrêmement conséquents. L'intérêt de participer à un tel projet pourrait potentiellement être remis en cause sans plus de garantie, car une durée d'exploitation aussi limitée ne permettrait sans doute pas de disposer d'un retour sur investissement. En effet, selon nos premières estimations, le coût d'investissement du projet pilote genevois serait de l'ordre de 25 millions de francs.

Dès lors, l'adoption de la base constitutionnelle devrait faire l'objet d'examens parallèles de la part des autorités fédérales dès le lancement des projets pilotes pour ainsi permettre la pérennisation des expérimentations si les projets pilotes se révèlent être un succès. En effet, si aucune disposition ne permet la pérennisation de l'essai, l'interruption qu'elle entraînerait pourrait être difficile à faire comprendre pour la population et remettrait en cause l'intérêt du projet.

C. Modalités liées au cofinancement

Le plafond de 2 millions de francs par projet tel que décrit dans le projet de loi actuel est un élément nouveau qui n'avait pas été communiqué lors de la séance d'information du 28 octobre 2020. Il n'est d'ailleurs pas précisé dans le projet de loi si ce plafond inclut également le cofinancement à hauteur de 60% de la Confédération pour l'étude de faisabilité. Si le dispositif doit en principe s'autofinancer grâce aux recettes générées, il revient à l'organisation pilote,

selon les dispositions actuelles, d'assumer en totalité le risque financier alors que ces expérimentations font l'objet d'une procédure d'examen et d'approbation de la part des autorités fédérales.

Comme évoqué plus haut, la durée limitée de l'expérimentation et l'absence de garantie que la mise en place du dispositif puisse être maintenue au-delà de la phase pilote constitue un risque politique de non entrée en matière de la part du Grand Conseil genevois. En conséquence, notre conseil estime que la loi sur la tarification de la mobilité doit prévoir a minima un financement fédéral afin de garantir un équilibre entre les coûts de mise en œuvre et les recettes.

D. Fiscalité

L'article 8 du projet de loi stipule que "la qualité de contribuable ainsi que le montant et la forme concrète de la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité sont régis par le droit cantonal".

Notre conseil s'interroge sur la notion de contribuable qui renvoie à l'impôt alors qu'il s'agit dans le cas présent d'une redevance perçue en contrepartie de l'utilisation d'infrastructures de transport et indépendamment du lieu de résidence de l'utilisateur.

En effet, la nature de cette perception a une influence importante sur le régime référendaire d'une future loi cantonale de mise en œuvre du projet. Si elle devait s'apparenter à un impôt, l'introduction de cette dernière au niveau du droit cantonal serait soumise à un référendum à 500 signatures, selon l'art. 67, al. 2 de la constitution genevoise (Cst-GE; rsGE A 2 00), alors qu'elle serait soumise à un référendum à 2% du corps électoral (actuellement 5'398 signatures) s'il ne s'agit pas d'un impôt.

Nous relevons par ailleurs que le projet genevois prévoit d'étudier d'autres exemptions tarifaires que celles mentionnées à l'article 9. Il s'agit notamment des personnes à mobilité réduite.

E. Tarif des transports collectifs

Le principe esquissé dans la loi de faire payer une redevance additionnelle au titre de transport habituel (notamment pour les usagers disposant d'abonnement forfaitaires) posera sans doute des problèmes d'acceptabilité et sa mise en œuvre semble a priori très contraignante.

Dans son projet pilote, le Canton de Genève envisagerait de mettre à disposition, durant la période creuse, un certain nombre de billets avec des réductions pour des montants variables en fonction du principe de l'offre et de la demande en s'inspirant des billets dégriffés des Chemins de fer fédéraux (CFF). Cette solution envisagée serait dès lors en contradiction avec l'article 11 stipulant que les tarifs "ne peuvent être abaissés pendant la durée du projet pilote". Par conséquent, nous souhaiterions que cette disposition soit supprimée afin de garder le plus de marges de manœuvre possibles en vue de favoriser l'utilisation des transports collectifs.

F. Lois de nature générale relatives à la circulation routière et au trafic

Il nous apparaît indispensable que les bases légales fédérales traitant de la circulation routière soient examinées, car elles pourraient être impactées par le projet. Il s'agit notamment de la LCR et à ses ordonnances d'application, en particulier l'OSR si la création d'un panneau de signalisation ad hoc s'avérait nécessaire.

En outre, la question des homologations des appareils permettant la collecte des données et la chaîne de contrôle et des sanctions (équipement embarqué du service européen de télépéage comportant la technologie GPS-GSM et dispositifs pour la lecture automatique des plaques d'immatriculation) devront également faire l'objet d'une homologation de la part des autorités fédérales compétentes (cf. art. 16 let. F du PL).

Il convient à ce titre de rappeler que la loi fédérale sur les amendes d'ordre (LAO) entrée en vigueur le 1er janvier 2020 renvoie à la loi fédérale sur la métrologie pour le constat d'infractions. La LAO prévoit à son art. 3, al. 2 que : « Elle s'applique également aux infractions à la LCR et à ses ordonnances d'exécution constatées au moyen d'une installation automatique de surveillance répondant aux exigences de la loi fédérale du 17 juin 2011 sur la métrologie. ».

G. Utilisation des recettes et de leur allocation

La définition des conditions de répartition des recettes entre les collectivités situées dans la "zones d'origine" mérite selon nous d'être précisée. La candidature genevoise est portée directement par le Canton. La structure à mettre en place pour garantir un traitement équitable des éventuels oppositions et recours, compte tenu du respect des bases légales actuelles cantonales et des amendements éventuels à prévoir pour la mise en œuvre des projets pilotes, n'a pour l'heure pas fait l'objet d'examen et sera analysée dans le cadre de l'étude de faisabilité.

De manière générale, notre conseil est d'avis qu'une procédure d'autorisation, dont les contours principaux sont régis par le droit fédéral, pourrait éviter des entraves à la mise en place opérationnelle de ces projets pilotes et augmenter ainsi leurs chances de succès. Une procédure d'autorisation intervenant à l'échelle fédérale nous semble, ainsi plus adéquate.

Par ailleurs l'article 22 précise que "les recettes générées par la perception de la redevance (...) demeurent acquises à l'organe responsable". Cependant, la question reste ouverte, à savoir si le fait de devoir payer pour circuler sur les routes du centre-ville peut être assimilable à un usage commun ou, au contraire, accru du domaine, auquel cas la redevance due à ce titre pourrait revenir à l'autorité propriétaire du fonds concerné (au Canton sur le domaine public cantonal et à la Commune sur le domaine public communal; cf. art. 26, al. 5 LDPu). Davantage de précisions afin de garantir la perception de la taxe par le porteur du projet seraient bienvenues et permettraient d'éviter ainsi tout malentendu entre les différentes collectivités publiques.

Par ailleurs la notion de "secteur d'origine" mentionnée dans le même article devrait être précisée ainsi que les modalités de redistributions des excédents utilisés pour les besoins de transport dans le secteur concerné.

H. Protection des données

En matière de protection des données personnelles, il s'agit notamment de garantir l'autorisation dans le cadre de la législation fédérale de dispositifs permettant l'enregistrement, le contrôle et la sanction des usagers pour les projets "à participation obligatoire", étant précisé que la protection des données sera régie par le droit cantonal (cf. art. 16 let. k).

Par ailleurs, comme déjà évoqué, la loi fédérale sur la métrologie (LMétr) devrait probablement être modifiée pour introduire les autres instruments de mesures en vue de contrôler et d'amender les automobilistes.

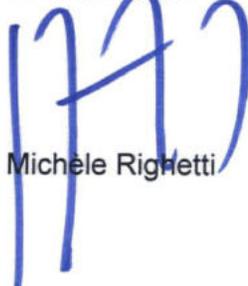
Notre conseil reste bien évidemment à disposition pour des renseignements et échanges complémentaires. Il espère que ses remarques pourront servir à compléter certains aspects du projet de loi sur la tarification de la mobilité afin que les expérimentations pilotes puissent voir le jour et être couronnées de succès.

Si nous estimons que de nombreux aspects restent à être précisés à ce stade pour que le législateur, le cas échéant avec le corps électoral, approuve leur réalisation, nous espérons pouvoir poursuivre une fructueuse collaboration avec vos services lors de l'étude de faisabilité afin de préciser la faisabilité et l'opportunité du projet pilote genevois.

En vous souhaitant bonne réception, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, en l'assurance de notre haute considération.

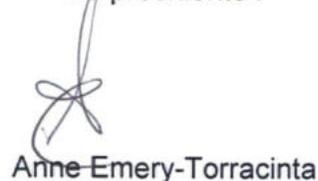
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Rigetti

La présidente :



Anne Emery-Torracinta

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Glarus, 4. Mai 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Grundsätzliche Einschätzung

Wir begrüssen die Schaffung einer rechtlichen Möglichkeit, das Mobility-Pricing in der Schweiz auf seine Wirksamkeit im Rahmen von Pilotprojekten zu testen. Den Kantonen wird damit die Möglichkeit gegeben, nach eigenen Bedürfnissen und politischen Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen zur Verkehrslenkung aber auch zur Senkung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr zu beschliessen. Insbesondere unterstützen wir das breite Spektrum an denkbaren Projekten. Somit können umfassende Erfahrungen für die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen von Mobility Pricing gesammelt werden.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs dürften die wenig flexiblen Distributionssysteme für Fahrausweise mit den zur Anpassung notwendigen langen Vorlaufzeiten eine Herausforderung in den Pilotprojekten darstellen. Die notwendigen Softwareanpassungen dürften erhebliche Anpassungs- und Betriebskosten auslösen, welche vollständig von den Trägerschaften der Projekte zu tragen sind. Diesbezüglich erscheinen uns Pilotprojekte vor allem dort sinnvoll, wo ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet.

2. Anmerkungen und Anträge zu den einzelnen Bestimmungen

2.1. Zweck der Pilotprojekte (Art. 2)

Mit der Vorlage wird prioritär das Ziel der effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen verfolgt (siehe Erläuterungen zu Art. 2). Der Aspekt «Ökologie» wird hauptsächlich unter den Auswirkungen von Projekten zu Mobility-Pricing ausgeführt. In der Entwurfsvorlage zum Sachplan Verkehr – Teil Programm wurden die Ziele eines CO₂-neutralen, umweltgerechteren Verkehrs sowie einer stärkeren Nutzerfinanzierung prominent verfolgt. Diese Ziele müssten sich auch in der vorliegenden Gesetzesgrundlage wiederfinden. Dies ist insbesondere

deshalb von Bedeutung, da mit einer später denkbaren Ablösung der Mineralölsteuer durch Mobility-Pricing eine effektive CO₂-basierte Lenkungsmöglichkeit wegfallen könnte.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, in Art. 2 der Vorlage folgenden Zweck zu ergänzen: «Bst. d. Möglichkeiten, mit der Erhebung von Mobility-Pricing-Abgaben die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren». Die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen von Mobility-Pricing-Abgaben würden dann als Bst. e geführt.

2.2. Trägerschaften (Art. 4)

In Artikel 4 wird beschrieben, in welchen Konstellationen Pilotprojekte zum Mobility-Pricing durchgeführt werden können. Neben der Möglichkeit für eine oder mehrere Gemeinden resp. einen oder mehrere Kanton(e) sollte ergänzend die Konstellation Kanton-Gemeinde aufgeführt werden.

Antrag:

Wir regen an, die Bestimmung wie folgt zu ergänzen: «c. einem oder mehreren Kantonen mit einer oder mehreren Gemeinden zusammen».

2.3. Ausnahmen (Art. 7)

Die Ausnahmeregelung gemäss Artikel 7 Absatz 2 ist unseres Erachtens zu eng gefasst. Es sollten namentlich auch Unterhaltsfahrzeuge und allenfalls weitere Fahrzeugkategorien der öffentlichen Dienste vom Mobility-Pricing ausdrücklich ausgeschlossen werden, welche nicht unter «Blaulichtorganisationen» subsumiert werden können. Dass sie vom Mobility-Pricing auszunehmen sind, erschliesst sich aus den durch sie erbrachten öffentlichen Dienstleistungen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf Artikel 4 Absatz 1 Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG), wo die Fahrzeuge der Unterhaltsdienste ausdrücklich von der Nationalstrassenabgabe ausgenommen sind.

Antrag:

In Anlehnung an die Formulierung im NSAG beantragen wir, Art. 7 Abs. 2 lit. a. wie folgt anzupassen: «a. Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen, wie der Polizei, der Feuerwehr, der Ambulanz oder des Zolls sowie Fahrzeuge der Unterhaltsdienste, die als solche gekennzeichnet sind».

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

versandt am: 04. Mai 2021



Sitzung vom

11. Mai 2021

Mitgeteilt den

11. Mai 2021

Protokoll Nr.

434/2021

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing (MobPG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 wurden die Kantone eingeladen, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit. Der Kanton Graubünden begrüsst es, dass durch Mobility-Pricing ermöglicht wird, den Verkehr zu lenken oder grundsätzlich einzuschränken.

I. Allgemeines

Die Regierung des Kantons Graubünden erachtet zeitlich limitierte Gesetze als Grundlage für mögliche Pilotprojekte und deren Auswertung zur besseren Lenkung des Verkehrs als wertvoll und begrüsst die Möglichkeit, Mobility-Pricing Projekte durchführen zu können, wobei nach Verständnis des Kantons Graubünden nur wenige Kantone und Gemeinden effektiv betrifft.

Aufgrund immer effizienterer Verbrennungsmotoren und Elektromobilitätslösungen sinken die für die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen wichtigen Mineralsteuereinnahmen. Mobility-Pricing kann gemäss Ansicht des Kantons Graubünden einen wesentlichen Beitrag zur verursachergerechten Kompensation der wegbrechenden Mineralölsteuern leisten. Auch können damit wichtige Erkenntnisse über die künftige Entwicklung des Verkehrs und dessen Verlagerung sowie zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen gewonnen werden.

Damit jedoch belastbare Schlüsse gezogen werden können, gibt der Kanton Graubünden zu bedenken, dass es unumgänglich ist, die entsprechenden Daten seriös zu analysieren und Schlüsse daraus zu ziehen. Insbesondere sollten folgenden Punkte berücksichtigt werden:

- Der Pilotperimeter ist jeweils sorgfältig und präzise festzulegen. Es sollte verhindert werden, dass durch Massnahmen in einem Gebiet, der Verkehr ungewollt auf ein anderes verlagert wird. Das bedeutet, dass die Pilotprojekte grossräumig und überregional angedacht werden müssen.
- Pilotprojekte sollten nicht durch andere Massnahmen im gleichen Zeitraum beeinflusst werden.
- Bei Pilotprojekten mit Abgabepflicht sollten die Wirkung und die monetären Belastungen sorgfältig geprüft werden. Wenn beispielsweise gewisse Bereiche nur durch Entrichtung hoher Abgaben erreicht werden können, kann das soziale Ungerechtigkeiten verursachen.

Der Kanton Graubünden verfügt über langjährige Erfahrungen beispielsweise beim Autoverlad Vereina oder beim Autotunnel Zernez – Livigno, die Nachfrage zu Spitzenzeiten mit Zuschlägen zu vermindern. Es hat sich gezeigt, dass trotz deutlich höherer Bepreisung in den Spitzenzeiten die Nachfrage nur unwesentlich beeinflusst werden konnte und die Stausituationen nicht verbessert wurden, sodass zusätzliche Stauräume etc. gebaut bzw. die Kapazität beim Autoverlad durch zusätzliches Rollmaterial und Ausbau der Verladeanlagen und Geleise erhöht werden musste. Die Spitzenzeitenzuschläge am Autoverlad Vereina wurden deshalb zwischenzeitlich abgeschafft, auch weil die Akzeptanz bei den Kunden dafür nicht gegeben war.

Der Fokus in der Verkehrspolitik sollte deshalb zusätzlich auch auf Verkehrsmanagement-Konzepte gelegt werden, um den Verkehr bzw. die Staus gezielt zu beeinflussen und insbesondere den strassengebundenen ÖV durch Buspriorisierungsmassnahmen als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu positionieren. Ergänzend könnte ein Mobilitätsmanagement die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und die Spitzenlastproblematik entschärfen.

II. Zum Entwurf

Polizei: Der Kanton Graubünden teilt die Einschätzung der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten (KKPRS) vom 17. Februar 2021. Hervorzuheben ist, dass wo immer möglich eine Automatisierung von Vollzugsaufgaben für die Polizeikräfte erfolgen muss. Ansonsten werden bei der Umsetzung der Vorlage bei der Kantonspolizei zusätzliche Ressourcen notwendig. Damit eine Automatisierung möglich ist, müssen zwingend die erforderlichen rechtlichen Grundlagen geschaffen und die notwendige Infrastruktur aufgebaut werden. Dabei sind auch von Beginn an bereits im Einsatz stehende Systeme zu berücksichtigen und es ist den Schnittstellen genügende Aufmerksamkeit zu schenken.

Lärmbelastung: Die Beurteilung der Lärmimmissionen beim Strassenverkehr erfolgt gemäss Lärmschutzgesetzgebung basierend auf dem durchschnittlichen täglichen Verkehr im Jahresmittel (DTV). Nach Ansicht des Kantons Graubünden ergibt sich bei einer rein zeitlichen Verlagerung des Verkehrs infolge Mobility-Pricing diesbezüglich keine Reduktion der Lärmbelastung. Wesentliche Verbesserungen würden sich erst bei einer relevanten Reduktion der Verkehrsmenge ergeben. Dieser Aspekt wurde im Entwurf zu wenig gewichtet.

Kompetenzregelung: Der Entwurf sieht vor, einzig die Rahmenbedingungen auf Bundesstufe zu regeln und die restlichen Regelungen den Kantonen zu überlassen. Der Kanton Graubünden regt demgegenüber an, aufgrund der zu erwartenden langjährigen und politisch komplexen Aushandlungsprozesse, die rechtlichen Rahmenbedingungen abschliessend im Bundesrecht zu regeln. Dies wurde auch innerhalb der durchgeführten Vernehmlassung durch die Konferenz der kantonalen Direktoren des

öffentlichen Verkehrs (KÖV) entsprechend postuliert. Demgemäss wird die Notwendigkeit gesehen Art. 3 Abs. 3, Art. 8 Abs. 1, Art. 10 Abs. 1 und Art 18 Abs. 3 MobPG entsprechend anzupassen.

Evaluation und Monitoring (Art. 19 Abs. 2 und Art. 28 MobPG): Für die Regierung des Kantons Graubünden ist es essentiell, dass nicht nur das UVEK als projektgenehmigende Behörde, sondern auch die Kantone als Projektbewilligende sowohl Evaluationen als auch Schlussberichte zur Kenntnisnahme erhalten. Dies insbesondere darum, um sicherstellen zu können, dass aus den Resultaten des Pilotprojekts auch Lehren gezogen werden. Dies gilt besonders für die zukünftig mögliche Implementierung des Systems im Bereich des öffentlichen Verkehrs, in welchem die Kantone als Besteller der Leistungen figurieren.

Die Regierung des Kantons Graubünden beantragt aus den genannten Gründen Art. 19 Abs. 2 und Art. 28 MobPG wie folgt zu ergänzen:

«.... UVEK **und dem bewilligenden Kanton**

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

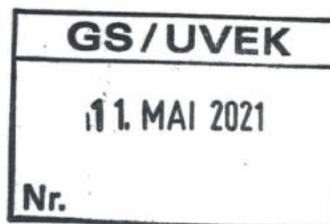
Der Kanzleidirektor:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

Kopie an:

- Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartement
- Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit
- Amt für Energie und Verkehr
- Hochbauamt
- Tiefbauamt



Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
3003 Berne

Delémont, le 4 mai 2021

Procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le projet de message susmentionné. Le Gouvernement salue l'idée du Conseil fédéral de permettre aux cantons et aux communes de tester de nouveaux systèmes de tarification pour influencer la demande de transport et le comportement de mobilité, tant en termes de trafic individuel motorisé que de transports publics. Dans ce sens, le Gouvernement saisit parfaitement le besoin de cette loi visant à fixer le cadre permettant à la Confédération de soutenir financièrement des projets pilotes.

A son article premier, le projet stipule explicitement que la loi est destinée uniquement à des projets pilotes de tarification intégrant une redevance. Or, cela nous paraît trop limitatif. En effet, des projets de systèmes de tarification novateurs incitant à orienter les habitudes de mobilité sans faire nécessairement l'objet de taxes ou de redevances supplémentaires devraient également pouvoir entrer dans le cadre des projets pilotes visés par la loi. Il y a une inadéquation entre le texte de loi et le rapport explicatif qui, quant à lui, prévoit la possibilité de réaliser des projets pilotes sans redevance. Le Gouvernement demande ainsi que le cadre des projets pilotes régis par cette loi soit élargi et que le projet de loi soit adapté :

- les articles 1 et 9 devraient être modifiés : la seule notion de « redevance » est insuffisante en regard de systèmes de tarification novateurs incitatifs à l'utilisation des transports publics sans redevance qui pourraient être développés ; nous suggérons les formulations suivantes (propositions d'adaptations en texte souligné et/ou barré) :

Art. 1 Objet

La présente loi fixe les conditions cadres pour les projets pilotes destinés à orienter les habitudes de déplacement des usagers dans le domaine du trafic individuel motorisé et dans les transports publics au

moyen d'une redevance (redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité) ou par la mise en place de systèmes de tarification innovants.

Art. 9 Champ d'application et personnes assujetties ~~à la redevance~~

¹ Les organes responsables visés à l'art. 4 peuvent contraindre pour une durée limitée les entreprises titulaires d'une concession ou d'une autorisation au sens des art. 6 et 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) à mettre en place des systèmes de tarification innovants ou à percevoir auprès de voyageurs de plus de 16 ans une redevance au titre de la tarification de la mobilité pour les transporter sur les tronçons situés dans le périmètre du projet.

- l'article 11 doit être abrogé car il est trop restrictif : s'il est bien entendu que les projets pilotes ne doivent pas consister en un simple abaissement des tarifs, celui-ci ne doit cependant pas être strictement interdit dans la loi. Un abaissement des tarifs doit pouvoir être laissé à la libre appréciation et décision des autorités compétentes (ou organes responsables, selon l'art. 4 du projet de loi), indépendamment de la réalisation, ou non, d'un projet pilote.
- l'article 15 stipule que la faisabilité d'un projet pilote doit être examinée dans le cadre d'une étude avant de déposer une demande d'approbation. Toutefois, le passage correspondant ne porte que sur les essais avec assujettissement à une redevance. Nous sommes d'avis que la réglementation devrait être applicable également aux projets réalisés sur la base d'une participation volontaire ainsi qu'aux projets relatifs à des systèmes de tarifications innovants.

Enfin, le Gouvernement estime qu'il y a également lieu d'introduire l'objectif du transfert modal vers les moyens de transport moins gourmands en énergie et à l'impact réduit sur l'environnement. Cela concerne des mesures visant à améliorer et favoriser le transfert vers les transports publics et les mobilités actives (douces).

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa considération distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA



Nathalie Barthoulot
Présidente



Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Luzern, 4. Mai 2021

Protokoll-Nr.: 537

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing: Eröffnung Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 lädt das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen ein, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing Stellung zu nehmen ein. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest.

Der Kanton Luzern – vertreten durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement - befasst sich zurzeit im Zusammenhang mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» intensiv mit Fragenstellungen aus dem Bereich der Mobilität. Mit dem Projekt sollen die grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern geklärt werden. Der Kanton Luzern verfolgt wie der Bund das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf netto Null zu senken. Das Ziel ist aus Sicht des Kantons Luzern nur durch eine Kombination von Massnahmen zur Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Mobilitätsformen (MIV und ÖV) sowie Massnahmen zur Verlagerung und Vermeidung von Verkehr zu erreichen. Das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» wird mit der Prämisse null CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2050 erarbeitet und umgesetzt.

Im jetzigen Bearbeitungsstand zeigt sich, dass die volkswirtschaftliche Kostenunterdeckung aller Verkehrsmittel reduziert werden soll, dies indem einerseits die internen und externen Kosten soweit möglich gesenkt und andererseits die Kosten der Mobilität vermehrt durch die Verursacherinnen und Verursacher getragen werden. Somit ist auch für den Kanton Luzern die Einführung von leistungs- und auslastungsabhängigen Preisen zum Brechen der Verkehrsspitzen und zur Lenkung der Verkehrsnachfrage – namentlich weg von den Verkehrsspitzen – ein Thema resp. soll geprüft werden. Neben der Thematik des Brechens der Spitzenzeiten und Verlagerung stellt Mobility Pricing eine denkbare zukünftige Form der Finanzierung der Infrastrukturen für die Mobilität dar. Mit immer mehr Elektrofahrzeugen bricht

eine heutige Einnahmequelle weg: Der Erlös aus der Benzin- und Dieselabgabe nimmt stark ab. Hier braucht es Alternativen. Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems soll gemeinsam mit Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten gesichert sein.

Auf die Eingabe einer Projektskizze resp. auf die Durchführung eines Pilotversuchs wurde insbesondere aufgrund der dafür notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet. Wir beobachten die in Zukunft immer wichtiger werdende Thematik sowie die Erfahrungen mit Mobility Pricing in anderen Kantonen und Städten jedoch weiter und sind insbesondere an den gewonnenen Erfahrungen und möglichen Lösungen interessiert. Die Ergebnisse der Pilotprojekte liegen nicht nur im Interesse der betroffenen und interessierten Gemeinden und Kantone, sondern liefern auch dem Bund wertvolle Erkenntnisse zur Wirkung, Umsetzung und Akzeptanz von Mobility Pricing. Ausserdem dienen sie als wesentliche Grundlage für eine künftige schweizweite Einführung des Instruments. Darüber hinaus ist die erstmalige Entwicklung von technischen Lösungen für die Erhebung und Abrechnung von Mobility-Pricing-Gebühren mit erheblichen Kosten verbunden. Der Kanton Luzern ist deshalb der Ansicht, dass der Bund sich finanziell stärker an den Pilotprojekten beteiligen sollte.

Antrag:

- *Der Beitragssatz des Bundes soll auf 80% erhöht werden. Ausserdem soll auf die Beschränkung von maximal 2 Millionen Franken pro Projekt verzichtet werden. Der Bund sollte sich den nötigen Spielraum offenhalten, um Projekte bei Bedarf auch mit höheren Beiträgen zu unterstützen.*

Die Vorbereitung der Pilotprojekte wird viel Zeit in Anspruch nehmen. Die genaue Dauer ist aufgrund des Pilotcharakters aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Verzögerungen sind aufgrund von Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten wahrscheinlich. Es besteht die Gefahr, dass die maximale Frist des Bundesgesetzes von 10 Jahren nicht ausreicht, um genügend Pilotprojekte durchzuführen.

Antrag:

- *Im vorliegenden Erlass sollte eine Regelung für eine allfällige Verlängerung des befristeten Bundesgesetzes aufgenommen werden.*

Zusammenfassend unterstützt der Kanton Luzern das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing und die damit verbundenen nationalen Bestrebungen im Grundsatz und mit den zuvor genannten Vorbehalten bzw. Anträgen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge bei der weiteren Behandlung.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :
vernehmlassungen@astra.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

Consultation relative à la loi sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame, Monsieur,

Dans la suite du courrier daté du 3 février dernier concernant l'ouverture de la procédure de consultation susmentionnée, nous avons procédé à l'analyse des documents soumis et vous faisons part ci-après des remarques et appréciations du Canton de Neuchâtel.

Remarques générales

Nous pouvons vous faire part d'un avis globalement favorable quant à ce projet qui offre une base légale fédérale bienvenue pour permettre et cadrer la mise en œuvre de projets pilotes. Nous relevons que le travail de préparation, notamment en termes juridiques et techniques, qui incombera aux autorités cantonales dans le cas de projet mené par une ou des communes sera particulièrement important et ne semble pas être couvert par la contribution fédérale.

Remarques particulières

Adaptation du droit cantonal (art. 3, al. 3 et art. 8, al. 1)

Le projet de loi et le rapport d'accompagnement restent flous au sujet des modifications du droit cantonal qui pourraient être nécessaires pour mettre en œuvre un projet pilote. En l'état, il est difficile de déterminer si la mise en œuvre d'un tel projet nécessitera d'édicter l'une ou l'autre disposition légale provisoire. Il nous semble peu efficient d'obliger les cantons ne disposant pas des bases légales adéquates à en créer, soit par l'adaptation d'une loi existante, soit, à l'extrême, par la création d'une nouvelle loi. La loi fédérale proposée devrait être rédigée de manière à être suffisante pour permettre la mise en œuvre de projets pilotes dans les cantons sans qu'ils aient besoin de créer des bases légales spécifiques, fussent-elles temporaires.

Durée des projets pilotes (art. 5, al. 2) et validité de la loi (art. 30, al. 2)

La durée d'un projet pilote peut aller jusqu'à quatre ans au plus, à compter du premier jour où la redevance au titre de la tarification de la mobilité pourra être perçue. Elle s'entend donc hors études préliminaires, conception et planification du projet. À cela s'ajoute encore le temps de mise en place des infrastructures et de la structure organisationnelle qui permettra la perception de la redevance, le contrôle et le suivi du projet.

Le fait que les projets ne puissent pas se terminer au-delà de la période de validité de la loi fédérale réduit d'autant la « fenêtre de tir » propre à la réalisation d'un projet. Ceci est d'autant plus vrai si un territoire souhaite se donner la possibilité de procéder à un 2e projet pilote sur le même périmètre (pour tester d'autres systèmes ou hypothèses, par exemple). Dans tous les cas, il convient de rendre la Confédération attentive au fait que les territoires intéressés par la réalisation d'un projet pilote doivent anticiper autant que possible l'entrée en vigueur de la loi, en particulier en lien avec les processus de planification budgétaire et la mise en œuvre des conditions-cadres opérationnelles (p.ex. la construction d'infrastructures). La fenêtre temporelle admise à 10 ans pourrait donc s'avérer être faible, une certaine flexibilité devrait être considérée.

Exceptions à l'assujettissement de la redevance (art. 7, al. 2 et art. 9, al. 2)

Nous adhérons aux exceptions proposées par le projet de loi concernant les véhicules des services publics (p.ex. services d'urgence), de l'armée et de la protection civile, ainsi que quant aux mineurs (moins de 16 ans) et aux personnes aveugles et malvoyantes (yc. les personnes les accompagnant). Nous proposons néanmoins d'étendre ce régime d'exception aux personnes à mobilité réduite, sur présentation d'une carte de légitimation. La perception d'une redevance ne devrait en effet pas péjorer encore plus l'accessibilité de ces usager-ère-s aux transports publics.

Demande d'approbation d'un projet pilote (art. 16, al. 1)

Dans le cadre d'un projet pilote avec assujettissement à une redevance, la loi prévoit que le canton compétent soit tenu de remettre au DETEC l'ensemble des documents nécessaires à l'évaluation du projet pilote. Pourtant, l'art. 4 précise qu'un tel projet pilote peut être réalisé par une commune ou plusieurs communes associées. Dans ce genre de cas, la demande d'évaluation devrait pouvoir être transmise directement au DETEC par la ou les communes réalisant le projet, à l'image de ce qui est prévu à l'art. 25 au sujet des projets pilotes réalisés sur la base d'une participation volontaire.

Autorisation cantonale pour les projets assujettis à redevance (art. 18)

La loi prévoit qu'une ville ou une commune souhaitant réaliser un projet pilote sur son territoire doit obtenir l'accord préalable des autorités cantonales. De même, pour les projets supra-cantonaux, le canton majoritairement concerné par le périmètre du projet devra au préalable obtenir l'accord des autres cantons directement concernés.

La loi ne précise pas suffisamment la notion de *périmètre du projet* : s'agit-il du périmètre spatial ou du périmètre intégrant tout le secteur d'origine du trafic concerné par le projet ? En effet, un projet incluant dans son périmètre spatial la gare de Berne induira des effets sur l'ensemble de la ligne magistrale Genève – Saint-Gall et potentiellement également sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Berne. Le canton de Berne devrait donc – même si le projet est très localisé (p.ex. sur la seule commune de Berne) – aussi obtenir l'accord de ces autres cantons non directement concernés par le périmètre spatial du projet. La définition du périmètre d'un projet doit donc être clarifiée. Dans le doute, une validation plus large des acteurs potentiellement touchés est à favoriser.

Interdiction d'abaisser les tarifs des transports publics (art. 11)

Les projets pilotes visent la modification des comportements des usager-ère-s en matière de mobilité. Selon notre appréciation, les transports publics devraient conserver des tarifs attractifs même aux heures de pointe. En effet, il existe dans de nombreuses régions beaucoup d'usager-ère-s captif-ve-s ne pouvant pas décaler leurs horaires (p.ex. déplacement pour motif de formation). De plus, dans le cas d'un périmètre de projet pilote compris à l'intérieur d'une communauté tarifaire plus grande, l'interdiction d'abaisser les tarifs de transports publics dans le périmètre du projet pilote revient à interdire d'abaisser certains tarifs sur l'entier de la communauté tarifaire pendant la durée du projet pilote. Ainsi, la possibilité d'abaisser les tarifs devrait être laissée, à condition que cette baisse soit clairement prise en compte dans l'évaluation des effets du projet pilote.

Vous remerciant de nous avoir consultés, ainsi que de la lecture attentive que vous ferez des remarques formulées ci-avant, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 12 mai 2021

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND



M. Maire-Hefti

S. Despland



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 27. April 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Die Tatsache, dass für derartige Vorhaben eigens ein Gesetz erlassen werden soll, zeigt die grosse Bedeutung, die der Bund der zukünftigen Gestaltung der Mobilität in unserem Land beimisst.

Auch der Kanton Nidwalden ist in verschiedenen Bereichen von den negativen Auswirkungen des wachsenden Verkehrsvolumens betroffen. Dies namentlich als Transitkanton der wichtigen Gotthardachse, als Teil der verkehrlichen Agglomeration Luzern sowie im Freizeitverkehr (bspw. Engelberg-Titlis). Auch Verbindungen innerhalb des Kantons weisen punktuell Überlastungserscheinungen auf. Deshalb begrüissen wir die Bestrebungen des Bundes, Massnahmen ausserhalb des reinen Infrastrukturausbaus zu prüfen.

2 Kritische Würdigung

2.1 Ziele des Mobility-Pricings

Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs weg von den Spitzenzeiten ist absolut nachvollziehbar. Prinzipiell wird begrüisst, dass das Thema "Mobility Pricing" endlich angegangen wird. Darüber hinaus soll die Durchfahrt durch Ballungszentren reduziert werden. Die Wirkung wird aus unserer Sicht aufgrund der mehrheitlichen Lebensgewohnheiten (Schlaf während den Nachtstunden) immer sehr begrenzt bleiben. Es ist aus unserer Sicht nicht erstrebenswert, Arbeiten deutlich ausserhalb der normalen Tageszeiten zu fördern. Gemeinschaftliche Anlässe, wie das Familienleben, sind ebenfalls darauf ausgerichtet, dass die einzelnen Individuen zu ähnlichen Zeiten an einem Ort eintreffen. Entsprechend wird dem Schutz des natürlichen Tag/Nacht-Rhythmus des Menschen insbesondere im Arbeitsrecht eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies sollte in die weiteren Überlegungen ebenfalls mit einfließen (siehe 2.3 Wirksamkeit)

2.2 Betroffene der Massnahme

Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass die Betroffenheit der Menschen sehr unterschiedlich ist. In vielen Branchen (z.B. auf dem Bau) ist eine flexible Gestaltung kaum möglich. Im Absatz 3.4 der Erläuterungen wird die Mehrbelastung als "systembedingt unverzichtbar" bezeichnet. Aus unserer Sicht führt dies aber zu einer zwingenden Mehrbelastung, vor allem für Menschen in handwerklichen Berufen, während Menschen mit flexiblen Tätigkeiten eher die Möglichkeit haben, ihre Mobilität anzupassen.

Ebenfalls auf einen effizienten Transport angewiesen sind Schüler (siehe unten). In der Tat ist der Verkehr zu den Ausbildungsstätten ein sehr wesentlicher Faktor bei der Kapazitätsplanung, dies insbesondere im öffentlichen Verkehr. Zumindest solange die Schulbeginn-Zeiten nicht generell angepasst werden. Häufig werden Fahrzeuge nur für ein bis zwei Fahrten pro Tag beschafft. Dies ist ineffizient. Die Eltern dieser Kinder und Jugendlichen können darauf gar nicht reagieren, sondern müssen einfach mehr bezahlen.

2.3 Wirksamkeit

Wenn ein solches Instrument eingeführt werden soll, stellt sich die Frage, ob allenfalls bereits wissenschaftliche Erkenntnisse vorliegen. Insbesondere bei einer zeitlich befristeten Einführung als Pilotprojekt. Bereits 2010 wurde eine Auswertung monetärer Ansätze im öffentlichen Verkehr durch das Büro Infras und das BAV vorgenommen. Bezugnehmend auf eine ältere britische Auswertung kam man zu folgendem Schluss (EVALUATION TARIFGESTALTUNG IM PERSONENVERKEHR, Infras, 2010):

- Um einen Verlagerungseffekt zu bewirken, muss die Preisdifferenz zwischen Peak und Off-Peak Zeiten mindestens 25% betragen.
- Der Verlagerungseffekt tritt eher mittelfristig ein, da die Passagiere kurzfristig teilweise nicht reagieren können. Sie beziehen die neuen Preise jedoch bei Wohnungs- oder Jobwechseln ein.
- Ein „Peak-Spreading“ (Verlagerung von den Peaks der Tagesganglinien zu den „Schultern“) bedingt flexible Arbeitszeiten. Es werden bezüglich Verkehrslenkung bereits vielfältige monetäre Ansätze verfolgt.

Zeitlich begrenzte Massnahmen führen meist nicht zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung. Und selbst wenn man davon ausgeht, dass diese eintritt, dürfte die effektive Wirkung gering bleiben. Die Verkehrsspitzen werden sich unter der Woche noch etwas glätten lassen. Mehr Effekt ist aber ohne weitgehende gesellschaftliche Umstellungen nicht zu erwarten. Im Ausflugsverkehr ist auch eine Glättung in einem bescheidenen Bereich zu erwarten (Skifahren beispielsweise findet einfach während der Sonnenscheindauer statt). Aus diesen Gründen ist es aus unserer Sicht zielführender, vor aufwändigen Pilotprojekten bereits bestehende Ansätze auszuwerten. Dies gilt nicht nur für den öffentlichen Verkehr. So versuchen beispielsweise verschiedene Skigebiete die Nachfrage über unterschiedliche Preismodelle zu steuern. Auswertungen dazu liegen uns aktuell nicht vor, sind aber sicher schon ein Forschungsgegenstand. Jedenfalls sind dies Massnahmen, welche nicht durch die öffentliche Hand angegangen wurden, sondern durch den Nachfragedruck bei den privaten Betreibern. Diese reagieren also bereits und können dies aufgrund ihrer Struktur wohl deutlich effizienter handeln, als es ein Pilotprojekt je zu leisten vermag.

2.4 Alternativen

Statt lediglich jene Menschen finanziell zu belasten, welche auf pünktliche und effiziente Verkehrssysteme zu bestimmten Zeiten angewiesen sind, sollten andere Massnahmen zur Verkehrslenkung vermehrt in den Fokus rücken. Die effizienteste Form ist dabei die Verkehrsvermeidung. Die Pandemie hat gezeigt, dass insbesondere die Förderung von Homeoffice und

digitalen Sitzungen, namentlich beim Büropersonal, zu einer deutlichen Verminderung der Reisetätigkeit geführt hat. Dies hat an vielen neuralgischen Stellen des Verkehrsnetzes zu einer spürbaren Entlastung geführt, so dass jene Menschen, welche auf ein effizientes Verkehrsnetz angewiesen sind, deutlich besser vorankamen, resp. in den Zügen häufig wieder einen Sitzplatz vorfanden. Es kann festgestellt werden, dass die Covid-Massnahmen des Bundes die effizientesten Massnahmen zur Verkehrslenkung seit den Ölkrisen der 1970er Jahre waren.

Auch im Schulbereich sind organisatorische Massnahmen häufig zielführender als Tarifierhöhungen. Beispielsweise ein jeweils um 30 Minuten versetzter Unterrichtsbeginn von Sekundar-, Berufs- und gymnasialen Schulen. Davon profitiert auch der Staat durch tiefere Abgeltungen der Transportunternehmen (weniger Fahrzeuge und Personal in den Spitzenstunden). Dies liegt in der Hoheit der Kantone und Gemeinden. Also auf gleicher Stufe, wie jetzt die Pilotprojekte angesiedelt werden sollen.

2.5 Fazit inkl. Würdigung

Wir laden den Bund ein, das Instrument als solches nochmals zu überdenken. Die einseitige aber unvermeidliche finanzielle Mehrbelastung von Familien und Menschen mit zumeist handwerklichen Berufen kann durchaus in Widerspruch zu anderen politischen Zielsetzungen geraten – namentlich sozialpolitischen Anliegen. Wir gehen davon aus, dass organisatorische Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -lenkung eine deutlich höhere Wirkung entfalten, ohne dabei die Bürger finanziell zusätzlich zu belasten.

Bei einer Annahme des Gesetzes besteht die Gefahr, dass Kantone und Gemeinden auf die neue Möglichkeit des Mobility-Pricings setzen, statt zuerst andere, wirkungsvollere Massnahmen auszuschöpfen. Aus unserer Sicht ist das Thema nicht genügend eingebettet in eine Gesamtverkehrsstrategie, da der vorliegende Gesetzesentwurf nur Einzelheiten zu möglichen Pilotprojekten im Bereich Mobility-Pricing regelt.

3 Zum Gesetzesentwurf im Einzelnen:

Artikel 3 Arten von Pilotprojekten

Der Absatz 1 sollte aus unserer Sicht unbedingt mit einem Passus versehen werden, dass er nicht den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes und der Kantone widersprechen darf. Ausserdem sehen wir kritisch, dass nur einzelne Verkehrsträger berücksichtigt werden können. So könnte eine einseitige Verteuerung des öffentlichen Verkehrs zu einer tendenziell unerwünschten Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse führen. Das würde darüber hinaus den Abgeltungsbedarf im Regionalverkehr stärker erhöhen, als der Mehrertrag aus den Abgaben. Damit wäre auch das Gebot des wirtschaftlichen Mitteleinsatzes durch die öffentliche Hand verletzt.

Antrag: Absatz 1 ist wie folgt zu ergänzen: Pilotprojekte dürfen nicht den verkehrspolitischen und finanziellen Zielen von Bund und Kantonen zuwiderlaufen.

Artikel 10 Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe

Die Tarifhoheit würde damit an die Kantone übertragen. Dies ist nicht zweckmässig. Insbesondere das Eisenbahnwesen ist Sache des Bundes. Die Tarifhoheit liegt traditionell explizit bei den Transportunternehmen (TU). Zu beachten ist, dass die Transportunternehmen zumeist auch an Tarifverbänden beteiligt und entsprechend rechtlich gebunden sind. Was geschieht, wenn sich die Verbundteilnehmer gegen die Absichten eines Kantons wenden, auf seinem Hoheitsgebiet die Gültigkeit von Verbundfahrausweisen nur noch teilweise anzuerkennen? Wir sehen im Moment nicht, wie man dieses Dilemma auflösen kann.

Antrag: Der Absatz ist so anzupassen, dass die rechtlichen Verflechtungen der Transportunternehmen angemessen berücksichtigt werden – namentlich gegenüber den nationalen Tarifgremien und Verbänden.

Artikel 13 Weiterleitung der Einnahmen aus der Mobility-Pricing-Abgabe

Dieser Artikel ist aus unserer Sicht nicht praktikabel, insbesondere innerhalb von Verbänden. Die Zuteilung von Erträgen ist ohnehin stets eine Herausforderung. Deshalb werden Schlüssel ausgehandelt. Nun müssten nicht nur neue Schlüssel für die zusätzlichen Einnahmen generiert werden. Gleichzeitig müsste herausgefunden werden, auf welchen Strecken und Zonen Mindererträge auf dem regulären Sortiment entstanden sind. Dann müsste das monetäre Ergebnis an die betroffenen TU ausbezahlt werden und so den Kantonen und Gemeinden zufließen.

Antrag: Art.13 soll in seiner Ausformulierung nochmals auf Praktikabilität geprüft werden. Allenfalls unter Hinzug von Tarifspezialisten von Alliance Swiss Pass und den Verbänden.

Artikel 17 Prüfung und Genehmigung des Pilotprojekts

Absatz 1 greift aus unserer Sicht zu kurz. Wie aus unseren einleitenden Erläuterungen hervorgeht, sehen wir es als zweckmässig an, Auswirkungen auf gesellschaftlicher und sozialpolitischer Ebene ebenfalls vorgehend zu prüfen. Bei einer späteren definitiven Einführung würden sodann auch raumplanerische und steuerliche Aspekte zu prüfen sein.

Antrag: Bei Abs. 1 Bst c soll der Zusatz "im Verkehrs- und Umweltbereich" wegfallen.

Artikel 18 Bewilligung des Pilotprojekts

Die politische Akzeptanz des Mobility-Pricings und die Wirksamkeit dürften oftmals daran scheitern, dass ein mitbetroffener Nachbarkanton seine Zustimmung zu einem Projekt gestützt auf Art. 18 verweigern wird. Gleiches wird wohl auch bei vielen verschiedenen involvierten Gemeinden eintreten. Praktisches Beispiel: Der Kanton Nidwalden und die Gemeinde Wolfenschiessen könnten durchaus ein Interesse daran haben, die Verkehrsüberlastung im Freizeitverkehr mittels einer Abgabe zu steuern. Praktisch würde an Samstagen und Sonntagen von 8:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 17:00 Uhr eine Gebühr von fünf Franken erhoben. Darüber hinaus werden bei Verbund-Billetts mit Gültigkeit an diesen Tagen die Zone Engelberg "doppelt gezahlt", wie man es bei den Stadtzonen vielerorts schon kennt. Engelberg hat nur diese Zufahrtswege und wehrt sich gegen den "Wegezoll". Die Gemeinde Engelberg hätte wohl durchaus Chancen, sich gerichtlich durchzusetzen, aber auch auf politischen Weg das Vorhaben zu verzögern oder zu verhindern.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme gedient zu haben und hoffen auf eine wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Dr. Othmar Filliger
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

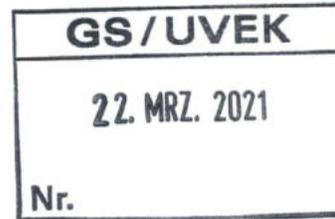
Geht an:

- vernehmlassungen@astra.admin.ch



CH-6061 Sarnen, Postfach 1163, BRD

Eidg. Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation
UVEK
3003 Bern



Sarnen, 19. März 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK führt eine Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing durch. Für die Einladung zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Im Kanton Obwalden befinden sich keine städtischen Gebiete, in denen sich ein Pilotprojekt zum Mobility Pricing anbieten würde. Gleichzeitig stellen wir fest, dass in anderen Städten und Kantonen bereits ein reges Interesse an der Durchführung eines solchen Pilotprojektes besteht. Angesichts dieser Gegebenheiten verzichten wir auf eine entsprechende Stellungnahme.

Für die weiteren Arbeiten an diesem zukunftsweisenden Thema wünschen wir Ihnen viel Erfolg.

Freundliche Grüsse

Departementsvorsteher


Dr. Josef Hess
Regierungsrat

Kopie:
- Zirkulationsmappe Regierungsrat



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 11. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 laden Sie uns zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing bis zum 17. Mai 2021 ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir begrüssen das Bestreben des Bundes, zeitlich befristet Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zu ermöglichen. In Anbetracht der stetig steigenden Verkehrsnachfrage und einer zunehmend starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur sind alternative Massnahmen zur Lenkung der Mobilität in der Schweiz angezeigt. In Anbetracht der Tatsache, dass gemäss Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung (SR 101) für die Benützung öffentlicher Strassen grundsätzlich keine Gebühren erhoben werden dürfen, stellt sich aus rechtsstaatlicher Sicht allerdings die Frage, inwiefern einem erarbeiteten Gesetz zugestimmt werden kann, bei dem davon auszugehen ist, dass es nicht mit den in der Verfassung vorgenommenen Wertungen korrespondiert.

Wir stellen folgende Anträge:

- Der Vernehmlassungsentwurf fokussiert zu stark auf die reine Verkehrslenkung zur Entlastung bzw. effizienten Nutzung der Strasseninfrastruktur. Wirtschaftliche und ökologische Aspekte werden nur am Rande erwähnt. Der Entwurf soll auch den Anforderungen des Zielbilds Mobilität und Raum 2050 gerecht werden – der vorliegende Gesetzesentwurf nimmt die darin geäusserten Anforderungen einer Verlagerung zugunsten umweltschonender und flächensparender Verkehrsträger und -mittel nur ungenügend auf. Er zielt vielmehr darauf ab, den Tagesgang innerhalb der einzelnen Verkehrsträger zu glätten. Die Anzahl Fahrten im motorisierten Individualverkehr bleibt so gleich oder könnte sogar steigen. Dies, wenn dank Mobility-Pricing eine höhere Verlässlichkeit beim Individualverkehr erreicht wird und damit die Attraktivität gesteigert wird. Die im Bericht unter Abschnitt 3.3 angekündigte Reduktion der verkehrlichen Umweltbelastung wird so nicht eintreten. In diesem Zusammenhang sollten Art. 17 und Art. 26 des Gesetzesentwurfs dahingehend präzisiert werden, dass die Pilotprojekte zwingend mit den Strategien des Bundes im Verkehrs- und Umweltbereich vereinbar sein müssen. Die



jetzige Formulierung ist zu unverbindlich. In diesem Zusammenhang erscheint auch der Verwendungszweck der generierten Einnahmen zu einseitig gehalten, wenn in Art. 22 des Entwurfs als wesentlicher Hauptzweck die Deckung der im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt entstandenen Kosten angeführt wird und sehr allgemein «Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet» avisiert wird. Als Lenkungsabgabe kann und soll Mobility-Pricing auch weiteren Zwecken, beispielsweise auch ökologischen Anliegen im Bereich der Strasseninfrastruktur, zur Verfügung stehen.

- Die in Art. 5 Abs. 2 des Gesetzesentwurfs vorgegebene Projektmaximaldauer von vier Jahren erscheint im Hinblick auf eine möglichst kostendeckende Durchführung der Projekte als sehr kurz angesetzt. Dasselbe gilt für die zehnjährige Begrenzungsdauer des Gesetzes, wenn man bedenkt, dass auch für die gesetzlichen Bestimmungen auf kantonaler und kommunaler Ebene eine gewisse Vorlaufzeit nötig sein wird. Die Dauer des Gesetzes und die gesetzliche Maximaldauer der Pilotprojekte sollten nochmals überdenkt werden. Alternativ könnte auch in Erwägung gezogen werden, das Bundesgesetz mit einer gewissen Verzögerung in Kraft zu setzen, damit Kantonen und Gemeinden genügend Zeit für die Erarbeitung der eigenen gesetzlichen Grundlagen zur Verfügung steht.
- Gemäss Art. 8 des Entwurfs müssen die Kantone, die ein Mobility-Pricing-Pilotprojekt durchführen möchten, vorgängig die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung solcher Projekte im Kanton wie auch insbesondere für den Einzug von Mobility-Pricing-Abgaben schaffen. Des Weiteren ist gemäss Art. 18 des Entwurfs auch das Bewilligungsverfahren für Mobility-Pricing-Pilotprojekte in einem kantonalen Erlass zu regeln. Diese Kompetenzaufteilung ist nicht zielführend. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen müssten in den Kantonen erst geschaffen werden, was langjährige und politisch komplexe Aushandlungsprozesse nach sich ziehen würde. Anstelle einer Bewilligungspflicht durch den Kanton soll der Bund die gesetzlichen Grundlagen für die Bewilligung schaffen und diese abschliessend im Bundesrecht regeln.
- Entscheidet sich ein Kanton zur Durchführung eines Pilotprojekts im Bereich des öffentlichen Verkehrs, ist das beauftragte Transportunternehmen dafür verantwortlich, dass die Gebühr bei den Kundinnen und Kunden erhoben werden kann. Dieses federführende Transportunternehmen stellt die Infrastruktur dann den weiteren Transportunternehmen zur Verfügung. Die Kosten solcher Projekte werden durch die Transportunternehmen an die Bestellerkantone weitergegeben. Die Verteilung über die verschiedenen Bestellerkantone erfolgt dabei in der Praxis anteilmässig und nicht verursachergerecht. Auch vom Pilotprojekt nicht direkt betroffene Kantone müssten sich so an den Entwicklungskosten beteiligen. In Art. 18 Abs. 2 sollte daher die Formulierung «direkt» gestrichen werden, um auch indirekt betroffenen Kantonen die Gelegenheit zu geben, sich zum Vorhaben zu äussern.
- Dass die Mobility-Pricing-Abgabe bei der Benützung von Nationalstrassen, die sich ebenfalls im Projektperimeter befinden, zusätzlich zur gegenwärtigen Abgabe (Vignette) erhoben werden soll (Art. 6), ist kritisch zu betrachten. Dies führt zu einer deutlichen Benachteiligung von Pendlerinnen und Pendlern, die sich aufgrund des Arbeits- und Wohnorts ständig innerhalb der Projektperimeters fortbewegen müssen. Es sollten diesbezüglich mögliche Kompensationsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden.

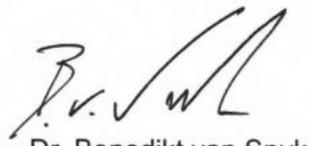


- Hinsichtlich der Tarifstrukturen verkompliziert eine zusätzliche Erhebung einer Mobility-Pricing-Abgabe die Nutzung des öffentlichen Verkehrs weiter. Bereits heute müssen sich die Nutzer des öffentlichen Verkehrs mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Tarifen auseinandersetzen. Die Bemühungen der Branche des öffentlichen Verkehrs, die komplizierten Tarifstrukturen zu vereinfachen, sind bisher erfolglos verlaufen. An dieser Stelle soll die Gelegenheit genutzt werden, das gesamte nationale und regionale Tarif- und Ticketsystem zu überarbeiten und eine technische Lösung zur einfachen Abwicklung der Gebührenerhebung zur Verfügung zu stellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung


Bruno Damann
Präsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Kopie an:

- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Haus der Kantone, Speicher-
gasse 6, Postfach, 3001 Bern

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Departement UVEK
Postfach
3003 Bern

per Mail an
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Schaffhausen, 9. März 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf für ein Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen begrüsst den Erlass eines Bundesgesetzes und erachtet den Entwurf als sinnvoll, auch wenn in Schaffhausen die Durchführung von Pilotprojekten derzeit nicht geplant ist.



Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:



Walter Vogelsanger

Der Staatsschreiber:



Dr. Stefan Bilger

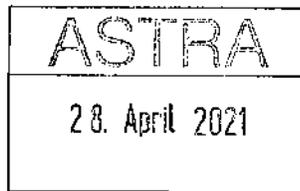
Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch



KANTON **solothurn**

sur



Bundesamt für Strassen
ASTRA
3003 Bern

27. April 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 gelangte die Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr und Kommunikation UVEK an die Kantonsregierungen und ersuchte um eine Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing.

Einer zeitlich und örtlich differenzierten Mobilitätsbepreisung (Mobility-Pricing) stehen wir positiv gegenüber. Wir bezweifeln jedoch, dass das vorgeschlagene Bundesgesetz, welches Kantonen und Gemeinden ermöglicht, regionale Modelle zur Bepreisung von Mobilität zu erproben, geeignet ist, entscheidende Erkenntnisse zu gewinnen, welche zur Einführung eines Mobility-Pricing-Modells auf Bundesebene dienen.

Hierfür präsentieren sich die technischen, administrativen, rechtlichen und politischen Herausforderungen aus unserer Sicht als zu anspruchsvoll. Sie lassen sich auf der Ebene föderaler Gebietsstrukturen nicht bewältigen. Die Erprobung regionaler Mobility-Pricing-Modelle setzt langjährige, anspruchsvolle sowie in der Regel interkantonal zu koordinierende Projektarbeiten voraus, welche in unabhängige Gesetzgebungsverfahren in den jeweils beteiligten Körperschaften münden.

Wir gehen zwar davon aus, dass sich Verkehrsfachpersonen vergleichsweise rasch auf konkrete Bepreisungsmodelle einigen könnten, vermuten aber, dass es zwischen dem Vorliegen eines Bepreisungsmodells und der Verabschiedung der hierfür notwendigen gesetzlichen Grundlagen erhebliche Hürden zu überwinden gilt. Wir gehen nicht davon aus, dass die für diese Prozesse zuständigen Instanzen auf kantonaler und kommunaler Ebene über die Ressourcen verfügen, um diese Herausforderungen zu bewältigen.

So sind etwa komplexe Fragen des Datenschutzes, des Inkassos sowie der Verwendung der Erträge grenzübergreifend zu regeln. Soll zudem der öffentliche Verkehr in eine Versuchsanordnung einbezogen werden, was wir sehr begrüßen würden, müsste in Tarifsysteme eingegriffen werden, welche für mehrere Kantone und Verkehrsunternehmen gelten. Die Praktikabilität dieser Tarifsysteme stösst bereits heute an Grenzen und lässt eine weitere Differenzierung nicht zu.

Würden einzelne Versuche - trotz unserer Bedenken - positiv verlaufen, würde es zudem kaum verstanden, wenn ein erfolgreich erprobtes Modell nicht in den definitiven Betrieb übernommen würde. Zu hoch wäre der «politische Abschreiber». Aus diesem Grund ist es denkbar, dass Reisende in der Schweiz von verschiedenen Mobilitätsbepreisungsmodellen erfasst werden.

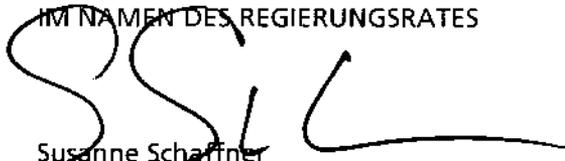
Ohne die Vorzüge des Föderalismus zu negieren, sind wir der Meinung, dass der Vektor bei der Entwicklung im Verkehrswesen eindeutig in Richtung einer verstärkten Harmonisierung und Vereinheitlichung der für die Mobilität massgebenden Rahmenbedingungen zeigen muss und eine Modellvielfalt bei der Bepreisung von Mobilität in der Schweiz nicht gefördert werden soll.

In diesem Sinne lehnen wir den vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing ab. Gleichzeitig ermutigen wir die Behörden des Bundes, bei der Gestaltung zukunftsweisender, auf Klimaneutralität und Kostenwahrheit ausgerichtete Mobilitäts- Bepreisungsmodelle selber Verantwortung zu übernehmen und dabei die sich heute bietenden Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen. Auf diesem Weg sichern wir den Bundesbehörden unsere Unterstützung zu.

Wir danken für die Möglichkeit, zum Entwurf des Gesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung nehmen zu können.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Susanne Schaffner
Frau Landammann



Andreas Eng
Staatsschreiber



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
vernehmlassungen@astra.admin.ch
(PDF- und Word-Version)

Schwyz, 20. April 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 unterbreitet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen den Entwurf eines Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zur Vernehmlassung bis 17. Mai 2021.

Der Regierungsrat nimmt das Ansinnen für eine gesetzliche Grundlage für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zur Kenntnis. Auch wenn er einer solchen Gebühreneinführung aus heutiger Sicht kritisch gegenübersteht, soll eine befristete Pilotphase in urbanen Räumen nicht verunmöglicht werden. Der Kanton Schwyz wird sich aber an keinem Pilotprojekt beteiligen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

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

Frauenfeld, 11. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

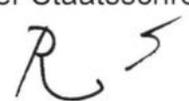
Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns in eingangs erwähnter Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und können Ihnen mitteilen, dass wir den vorgelegten Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing begrüssen.

Die meisten Agglomerationen sind von Verkehrsüberlastungen betroffen. Auch wenn die Probleme und deren Ursachen ähnlich sein dürften, können sehr unterschiedliche Lösungsansätze betreffend Mobility-Pricing erforderlich werden. Die gewählte Stossrichtung eines Bottom-up-Ansatzes ermöglicht den betroffenen Kantonen, Städten und Gemeinden eine differenzierte Ausgestaltung und Regelung von Tests mit Mobility-Pricing.

Die im Gesetz vorgesehene Kompetenzaufteilung wird deshalb begrüsst. Eine Regelung nach kantonalem Recht ist wichtig für die Legitimation und den Rückhalt der Pilotprojekte in der Bevölkerung. Die Projekte können so besser an die jeweiligen lokalen und/oder regionalen Gegebenheiten angepasst werden. Eine kantonale Regelung und Bewilligung stellt ausserdem sicher, dass sämtliche vom Pilotbetrieb betroffenen Ämter und Dienststellen frühzeitig in den Prozess einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber




2348

cl

0

5 maggio 2021

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6301 Bellinzona
telefono +4191 814 41 11
fax +4191 814 44 35
e-mail can-st@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle
telecomunicazioni DATEC
3003 Berna

e-mail:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Legge federale concernente progetti pilota di mobility pricing: presa di posizione

Signora Consigliera federale,

lo scorso 3 febbraio 2021 ci ha trasmesso per parere l'avamprogetto della Legge in oggetto. La ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Questo Consiglio saluta positivamente l'avanzare dei lavori sul tema della tariffazione della mobilità e l'orientamento generale del progetto di legge in consultazione che pone le basi legali per la realizzazione e il finanziamento di progetti pilota di mobility pricing, contribuendo in modo importante alla ricerca empirica sul tema.

Modalità di trasporto considerate per i progetti pilota

Il Consiglio di Stato, nelle sue prese di posizione del 9 settembre 2015 e 18 novembre 2016, si era espresso favorevolmente a un eventuale progetto pilota circoscritto al solo traffico stradale. Accogliamo quindi con particolare favore l'integrazione di questa possibilità nella proposta di legge.

Il Cantone Ticino lavora da anni al miglioramento dell'offerta e dell'infrastruttura del trasporto pubblico (TP) al fine di influenzare le scelte di mobilità delle persone che si muovono sul territorio. L'utenza è in continuo aumento ed è atteso un importante trasferimento dal trasporto individuale motorizzato (TIM) al TP grazie al recente potenziamento dell'offerta a seguito dell'apertura della galleria di base del Ceneri. Riteniamo che il momento non sia ancora propizio in Ticino per l'implementazione di politiche di mobility pricing sul TP poiché potrebbero frenare il cambiamento di abitudini in atto.

Limite di validità della legge a dieci anni

Sussiste il rischio che i tempi necessari per l'entrata in vigore della base legale cantonale (procedura soggetta a referendum e ricorso) e in seguito per la preparazione di un progetto pilota (con eventuale procedura di pubblicazione e diritto di opposizione e ricorso in caso di necessità di infrastruttura) non permettano di rispettare le tempistiche dettate dal limite di 10 anni di validità della legge federale.

A questo proposito portiamo l'esempio dell'iter legato alla modifica della legge cantonale sui trasporti pubblici con cui è stata introdotta una nuova tassa orientativa sui posteggi destinati a spostamenti sistematici o per acquisti (tassa di collegamento). Questa tassa ha alcuni punti in comune - tra cui la ricerca del consenso politico e popolare, il periodo di prova di tre anni a cui la tassa è sottoposta e il vincolo sugli introiti al finanziamento del trasporto pubblico - con l'approccio scelto per i progetti pilota di mobility pricing come previsti dal progetto di legge. Il processo legislativo ha preso avvio nel 2014 con il disegno di modifica di legge e si è concluso nel marzo 2020 con le sentenze del Tribunale federale che hanno respinto tutti i ricorsi inoltrati nel 2016. Il solo processo legislativo è durato 6 anni.

Chiediamo di prevedere la possibilità di prolungare il limite di validità della legge.

Partecipazione finanziaria della Confederazione

L'obiettivo principale della nuova legge è quello di stimolare la messa in opera di progetti pilota di mobility pricing al fine di raccogliere dati empirici che saranno alla base degli studi per la definizione della Legge federale sul mobility pricing.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione dei costi di progettazione e valutazione dei progetti pilota è fissato al 60%, comunque fino a un massimo di due milioni di franchi per progetto. I costi di realizzazione (infrastruttura) non sarebbero cofinanziati (art. 21 cpv. 1), nonostante l'infrastruttura possa essere specifica per il progetto e quindi anche la sua durata limitata nel tempo.

Chiediamo che la partecipazione federale ai costi venga aumentata all'80%, sia estesa anche agli investimenti infrastrutturali e che non sia vincolata all'importo massimo di due milioni di franchi.

Gradisca, signora Consigliera federale, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnaldo Caduri

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

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

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 3. Februar 2021 haben Sie die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung über den Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing eingeladen. Wir danken Ihnen dafür und nehmen gerne wie folgt Stellung.

Der Regierungsrat anerkennt die Chancen von Mobility-Pricing im Hinblick auf die gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhalten sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr. In diesem Sinne unterstützt er im Grundsatz die Vorlage.

Der Regierungsrat verweist im Weiteren auf die gemeinsame Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV).

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass die Pilotprojekte je nach Gestaltung und Umsetzung des Mobility-Pricing Auswirkungen auf die betroffenen Polizeiorgane haben können. In erster Linie ist an neue Kontrollaufgaben zu denken, die womöglich auch infrastrukturelle Aufwendungen und (kantonale) Rechtsanpassungen zur Folge haben können. Insofern sind die betroffenen Polizeiorgane frühzeitig in die Erarbeitung der Pilotprojekte einzubinden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 30. April 2021



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Urban Camenzind".

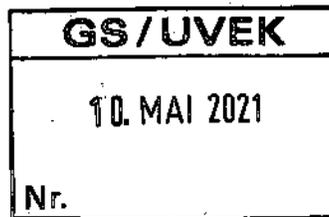
Urban Camenzind

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Roman Balli".

Roman Balli

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne



Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : NG-P-FS

Lausanne, le 5 mai 2021

**Procédure de consultation fédérale :
Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'avoir consulté sur le projet de loi relatif aux projets pilotes de tarification de la mobilité.

Dans sa réponse à l'audition fédérale intervenue en 2015 sur la thématique de la tarification de la mobilité, le Conseil d'Etat avait émis des réserves quant au principe d'imposer des redevances aux déplacements dépendamment de l'heure ou du lieu, questionnant les conséquences d'une telle mesure sur l'équité sociale et territoriale ainsi que son impact sur le report modal. Le canton est en effet soucieux que le système de prix ne pénalise pas les ménages ou les individus ne disposant pas de la flexibilité et des ressources nécessaires pour choisir librement leurs horaires de déplacement, leurs lieux de vie ou leurs modes de transport. Par ailleurs et dans l'optique de continuer à absorber la croissance de la demande en priorité par le système de transports publics, il y aurait lieu de veiller à maintenir un système tarifaire lisible et attractif pour ces derniers.

Dans la poursuite du positionnement formulé en 2015, le Canton de Vaud a décidé de ne pas se porter candidat lors de l'appel à projets du DETEC lancé en 2020 en vue de l'élaboration du présent projet de loi. A cette occasion, le Conseil d'Etat a réaffirmé sa volonté d'offrir un système de transport accessible, non-discriminant et durable, et de poursuivre en priorité une politique de mobilité qui permette d'atteindre les objectifs de son plan climat. Dans le cadre de cette politique, l'objectif d'étalement des flux a certes un potentiel d'optimisation des capacités du réseau et de ralentissement des nouveaux développements d'infrastructures, mais il ne saurait permettre à lui seul de réduire les émissions des gaz à effet de serre (GES) du secteur et la consommation de la mobilité. Il est même à craindre que cet étalement puisse au contraire représenter un potentiel d'augmentation des GES. A court et moyen terme, le Canton de Vaud reste favorable à des évolutions tarifaires spécifiques et ciblées dans la mesure où celles-ci avantageraient l'accélération nécessaire du report modal.

A plus long terme, il y aurait également lieu d'anticiper les éventuels changements qui pourraient avoir un impact sur les ressources fiscales qui assurent aujourd'hui une grande partie du financement du secteur (généralisation des services de mobilité multimodale, sortie des énergies fossiles). Le cas échéant, de nouvelles règles de financement et de tarification de la mobilité devraient alors être fixées par les autorités publiques. Dès lors, ce volet devrait idéalement être pris en compte également dans le cadre des projets pilotes de tarification, tout comme devraient être pris en compte les effets éventuels d'augmentation des GES par étalement des pointes.

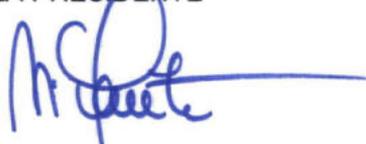
En ce qui concerne l'aspect de la protection des données, il conviendrait de préciser clairement dans le projet de loi qu'une attestation émanant du ou de la préposé/e cantonal/e compétent/e devra être remise à l'autorité qui sollicite la création d'un projet pilote afin qu'elle joigne ce document au DETEC en vue de l'approbation du projet pilote. En effet, la nécessité de fournir une telle attestation certifiant la conformité du projet à la loi cantonale applicable est mentionnée uniquement dans le rapport explicatif et ne ressort pas explicitement de l'art. 16 let. k du projet de loi. Au surplus, il conviendrait également de préciser les contours de cette attestation (critère d'attribution, informations à fournir à la ou au préposé/e, etc.). Ce contrôle préalable renforcerait significativement le respect de la vie privée des usagers. D'autre part, il ressort des dispositions légales et du rapport explicatif, la volonté de retenir l'approche issue du droit européen et concrétisée à l'art. 7 de la nouvelle loi fédérale sur la protection des données (nLPD ; RS 235.1), du principe de protection de la vie privée dès la conception (Privacy by design), ce que nous ne pouvons que saluer en tant qu'elle constitue une approche favorable à une meilleure protection des données personnelles.

Dans la mesure où des expérimentations de nouvelles formes de tarification pourraient permettre, selon une vision globale et cohérente, d'améliorer les connaissances des pouvoirs publics et de les armer pour faire face aux enjeux actuels et à venir du secteur, le Conseil d'Etat ne s'oppose toutefois pas au présent projet de loi et encourage la Confédération à encadrer adéquatement les retours d'expérience, en tenant compte des réserves et considérations ci-dessus, et à en partager largement les enseignements.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Copies

- DGMR
- OAE



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Références

Date

19 MAI 2021

Prise de position : Consultation relative à la « Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité »

Madame la Conseillère fédérale,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la procédure de consultation sur la « Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité » le 3 février 2021. Le Conseil d'Etat du Canton du Valais vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer sur les propositions de cette nouvelle loi et répond volontiers à cette invitation.

1. Remarques générales

D'une manière générale, Le canton du Valais salue le fait que la Confédération soutienne des mesures pouvant potentiellement améliorer la mobilité cantonale. Le canton du Valais soutient également l'intention de la Confédération d'examiner les bases théoriques afin d'acquérir des connaissances sur de nouvelles formes de tarification, de manière à pouvoir influencer sur la demande de transport et sur les comportements des individus. Toutefois, le canton du Valais souhaite rendre attentif la Confédération qu'il s'opposera à toute tentative d'introduction d'une nouvelle taxe touchant en particulier le trafic individuel motorisé. En tant que canton alpin touristique à faible densité de population et partiellement moins bien desservi que les cantons urbains par les transports publics, le canton du Valais renoncerait à appliquer des systèmes de tarification pénalisant davantage les automobilistes, quand bien même il s'agisse d'un projet pilote.

2. Réglementation et autorisation des projets pilotes

Cette nouvelle loi prévoit uniquement de fixer les conditions-cadres. Il appartiendrait aux cantons de fixer les règles concrètes régissant les projets pilotes – concernant notamment l'obligation des usagers des transports de participer à un projet pilote avec un assujettissement à une redevance (art. 3 al. 3) ainsi que le montant de cette redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité (art. 8 al. 1 et art. 10 al. 1). La procédure d'autorisation devrait également se fonder sur le droit cantonal (art. 18 al. 3).

Le canton du Valais ne souhaite pas modifier sa base légale cantonale pour réaliser les projets pilotes. La réalisation de projets avec assujettissement à une redevance sera probablement difficile à mener à bien en respectant le délai de 10 ans valable pour la loi fédérale c'est pourquoi le canton du Valais ne souhaite pas assujettir à une taxe les participants au pilote proposé. **Les conditions-cadres juridiques régissant les projets pilotes devraient donc être réglées de manière exhaustive par le droit fédéral. Il convient d'adapter en conséquence les art. 3 al. 3, art. 8 al. 1, art. 10 al. 1 et art. 18 al. 3.**

3. Participation de la Confédération

Les résultats que fourniront les projets pilotes ne servent pas uniquement les intérêts des communes et cantons concernés; ils livrent des conclusions précieuses pour la Confédération en termes d'impact, de mise en œuvre et d'acceptation de la mobilité de la tarification. Ils serviront par ailleurs de base essentielle pour une future introduction de cet instrument dans toute la Suisse. En outre, le développement initial de solutions techniques pour la saisie et le calcul des redevances perçues au titre de la tarification de la mobilité impliquent des coûts substantiels. Les cantons estiment donc que la Confédération devrait s'investir davantage financièrement dans les projets pilotes. Et ce, a fortiori compte tenu du fait qu'à ce jour l'on ne peut être certain que les recettes provenant des redevances prélevées dans le cadre des projets pilotes limités dans le temps à quatre ans seront suffisantes pour couvrir l'ensemble des coûts. De plus, le canton du Valais dans son projet pilote renonce à percevoir des redevances des participants.

Le taux de contribution de la Confédération doit être augmenté pour passer à 80%. Il convient par ailleurs de renoncer à fixer un plafond de 2 MCHF par projet. La Confédération devrait se garder la marge de manœuvre nécessaire pour soutenir davantage les projets si besoin est.

4. Possibilité de prolongation

La préparation des projets pilotes va prendre beaucoup de temps. Pour l'instant il n'est pas possible d'estimer de manière fiable la durée exacte en raison de leur caractère pilote. Des retards dus à des oppositions et des recours sont probables. Il est à craindre que le délai maximum de dix ans de la loi fédérale ne soit pas assez long pour mener à bien suffisamment de projets pilotes.

Malgré que la réalisation de projets avec assujettissement à une redevance sera probablement difficile à mener à bien dans le délai de dix ans, ce dernier doit être maintenu.

5. Etude de faisabilité

L'article 15 de la Loi fédérale stipule que la faisabilité d'un projet pilote doit être examinée dans le cadre d'une étude avant de déposer une demande d'approbation. Toutefois le passage correspondant ne porte que sur les essais avec assujettissement à une redevance. Nous sommes d'avis que la réglementation devrait être applicable également aux projets réalisés sur la base d'une participation volontaire.

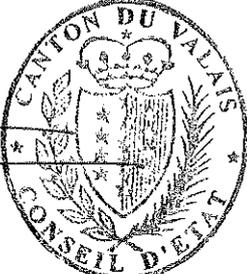
A l'instar de l'article 15 il y a lieu d'ajouter au chapitre 3 « projets pilotes réalisés sur la base d'une participation volontaire » la mention de la nécessité d'attester qu'une étude de faisabilité a bien été effectuée.

Le canton du Valais salue le fait que la Confédération soutienne des mesures pouvant potentiellement améliorer la mobilité cantonale tout en précisant qu'il s'opposera à toute tentative d'introduction d'une nouvelle taxe touchant en particulier le trafic individuel motorisé.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, nos plus cordiales salutations.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président
Frédéric Favre



Le chancelier
Philipp Spörri

Copies à M. Franz Ruppen (CDMTE), Sylvain Dumoulin (SDM)
Par courriel vernehmlassungen@astra.admin.ch



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

A-Post

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Zug, 11. Mai 2021 sa

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Zug bedankt sich dafür und äussert sich dazu wie folgt.

1. Allgemeines

2019 hat der Bund eine theoretische Wirkungsanalyse zu Mobility-Pricing durchgeführt. Der Kanton Zug hat sich schon damals bereit erklärt, diese Analyse am Beispiel der Agglomeration Zug durchführen zu lassen. Er stellte dabei in Form von Manpower seine Kenntnisse im Bereich der Mobilität sowie in Form von Hardware sein kantonales Gesamtverkehrsmodell zur Verfügung. Die Wirkungsanalyse hat gezeigt, dass Mobility-Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen leisten kann.

Mit dieser Vorlage soll den Kantonen, Städten oder Gemeinden ermöglicht werden, Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchzuführen. Das vorgeschlagene, auf zehn Jahre befristete Bundesgesetz schafft die Grundlage dafür. Zudem wird damit die rechtliche Grundlage geschaffen, damit der Bund die Pilotprojekte finanziell unterstützen kann. Der vorliegende Entwurf des Bundesgesetzes unterscheidet zwei Arten von Pilotprojekten:

- Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden;
- Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme.

Als Hintergrund für die Beurteilung des Entwurfs des Bundesgesetzes ist für den Kanton Zug von Bedeutung, dass er mit Datum vom 2. Februar 2021 eine Projektskizze für ein Pilotprojekt eingereicht hat, das in die Kategorie «mit freiwilliger Teilnahme» gehört.

2. Inhalt des Bundesgesetzes

Im Grundsatz begrüsst der Kanton Zug den Inhalt der Gesetzesvorlage. Mit der Absicht, ein Pilotprojekt mit freiwilliger Teilnahme durchzuführen, ist der Kanton Zug insbesondere von den

Art. 23 bis 29 des Bundesgesetzes betroffen. Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme wären bereits heute möglich und bedingen keine neue Rechtsgrundlage. Mit dem vorliegenden Gesetz soll jedoch ermöglicht werden, dass der Bund eine begrenzte Anzahl solcher Pilotprojekte finanziell unterstützen kann.

Antrag 1:

Artikel 1 ist mit einem zweiten Absatz zu ergänzen, welcher festhält, dass Mobility-Pricing ausschliesslich die Verlagerung des Verkehrs und nicht die Reduktion desselbigen zu bezwecken hat.

Begründung: Artikel 1 beinhaltet den Gegenstand des vorliegenden Gesetzes. Aus politischer Sicht ist es wichtig, dass daraus hervorgeht, dass damit nicht eine Verkehrsreduktion, sondern lediglich eine Verkehrsumlagerung bezweckt wird.

Antrag 2:

Artikel 3 Abs. 1 ist dahingehend zu formulieren, dass ausschliesslich Pilotprojekte möglich sind, die sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr umfassen.

Begründung: Aus Sicht des Kantons Zug machen für die zu lösenden Problematiken nur Pilotprojekte Sinn, die sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr miteinbeziehen.

Antrag 3:

Artikel 7 Abs. 2 ist mit Bst. d zu ergänzen: «Fahrzeuge von mobilitätseingeschränkten Personen mit ärztlicher Bescheinigung.»

Begründung: Artikel 7 sagt aus, dass Mobility-Pricing-Abgaben auf Motorfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben werden. Absatz 2 zählt die Ausnahmen auf. Insbesondere gehbehinderte Personen haben oft nicht die Wahl, sich selbstbestimmt und unabhängig zu bewegen. Es ist nicht angemessen, solche Personen mit einer Mobility-Pricing-Abgabe zusätzlich zu belasten.

Antrag 4:

Artikel 11 ist ersatzlos zu streichen.

Begründung: Artikel 11 beinhaltet ein Verbot von Tarifsenkungen. Mit diesem Verbot einer temporären Tarifsenkung werden mögliche Projektansätze unnötigerweise eingeeengt. Das neue Gesetz wird genau deshalb lanciert, um die Kernziele der Steuerung der Mobilität zu erreichen. Dabei darf der bisherige Tarif nicht unantastbar bleiben, zumal er nicht ein Ziel per se darstellt.

Antrag 5:

Das 3. Kapitel für die Projekte mit freiwilliger Teilnahme ist durch einen Artikel zu ergänzen, der dem Art. 15 für die Projekte mit Abgabepflicht entspricht.

Begründung: Bei den Pilotprojekten mit Abgabepflicht ist in Art. 15 festgehalten, dass die Machbarkeit des Pilotprojekts vor Einreichung des Gesuchs um Genehmigung anhand einer Studie zu prüfen ist. Ein entsprechender Artikel fehlt bei den Projekten mit freiwilliger Teilnahme. Wir erachten es jedoch als zwingend, dass auch für die Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wird.

Antrag 6:

Artikel 27 ist so anzupassen, dass die Beteiligung des Bundes an den Kosten eines Pilotprojekts mit freiwilliger Teilnahme auf 80 Prozent zu erhöhen ist. Gleichzeitig ist die maximale Beteiligung von zwei Millionen Franken ersatzlos aufzuheben.

Begründung: In Art. 27 wird die Höhe des Bundesbeitrags auf 60 Prozent der Kosten des Pilotprojekts, höchstens jedoch auf zwei Millionen Franken, begrenzt. Wir sind der Meinung, dass die Beteiligung des Bundes auf 80 Prozent erhöht werden soll. Wir begründen dies damit, dass der Bund ein so grosses Interesse an der Durchführung von solchen Pilotprojekten hat, dass eine Beteiligung von 80 Prozent gerechtfertigt wäre. Ausserdem ist es zum momentanen Zeitpunkt schlicht unmöglich, die definitiven Kosten eines solchen Pilotprojekts mit der notwendigen Genauigkeit abschätzen zu können. Dies wird erst bei Durchführung der vorgesehenen Machbarkeitsstudien möglich sein. Damit scheint eine Begrenzung der Bundesbeteiligung auf maximal zwei Millionen Franken zum jetzigen Zeitpunkt nicht verständlich.

Wir bitten Sie, unsere Bemerkungen und Anträge bei der Ausarbeitung der definitiven Gesetzesvorlage zu berücksichtigen.

Zug, 11. Mai 2021

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Martin Pfister
Landammann



Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Kopie an:

- vernehmlassungen@astra.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Direktion für Bildung und Kultur, info.dbk@zg.ch
- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Finanzdirektion, info.fd@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch



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

21. April 2021 (RRB Nr. 432/2021)

**Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung und äussern uns wie folgt:

Die Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsnachfrage auch in Zukunft weiter wachsen wird. Da die Kapazitäten sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassen- netz vor allem im Umfeld der grossen Agglomerationen vor der Coronapandemie vielerorts ausgeschöpft sind und der Bau neuer Verkehrswege sehr zeit- und kostenintensiv ist, kommt der Steuerung der Verkehrsnachfrage und dabei im Besonderen dem Brechen der Nachfragespitzen in Zukunft eine noch grössere Bedeutung zu als heute schon. Eine Möglichkeit zur zeitlichen Steuerung der Nachfrage stellt dabei das Mobility-Pricing dar. Im Weiteren steht insbesondere der Bund vor der Herausforderung, dass mit dem fortschreitenden Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag zurückgehen werden und damit die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr sichergestellt ist. Auch für die Kompensation dieser Einnahmeausfälle stellt ein Mobility-Pricing eine Möglichkeit dar. Diese Überlegungen darzulegen, begrüsst der Regierungsrat.

Über die Wirksamkeit des Mobility-Pricings gibt es theoretische Abhandlungen und es wurden auch schon umfassende Modellrechnungen vorgenommen. Reale Versuche konnten bisher mangels einer gesetzlichen Grundlage nicht durchgeführt werden. Wir begrüssen daher im Grundsatz die Absicht des Bundes, solche Versuche mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zu ermöglichen. Der vorgelegte Entwurf kann indessen aus verschiedenen Gründen noch nicht als taugliche Grundlage für solche Versuche dienen.

Das Gesetz soll Pilotprojekte ermöglichen, deren Zwecke in Art. 2 des Entwurfs umschrieben werden. Die Pilotprojekte sollen dazu dienen, neue Erkenntnisse über mindestens einen der in Bst. a bis d formulierten Aspekte zu gewinnen. Die Gewinnung von neuen Erkenntnissen ist zweifelsohne ein Nutzen von solchen Versuchen. Solange jedoch die Ziele der Versuche und der Verwendungszweck der erhobenen Abgaben nicht definiert sind, bleiben die Erkenntnisse beliebig. Insbesondere die Akzeptanz von Pilotprojekten in der Bevölkerung (Art. 2 Bst. b) ist in unserer Beurteilung abhängig vom Ziel der Einführung eines Mobility-Pricings. Um vergleichbare Erkenntnisse zu erhalten, müssen daher die Ziele vom Bund vorgegeben werden. Hinzu kommt, dass die Erkenntnisse nur dann aussagekräftig sind, wenn sie sich auf alle Aspekte gemäss Art. 2 beziehen.

Ungeklärt ist, in welchem Verhältnis die in den Pilotversuchen vorzusehende Mobility-Abgabe zu den kantonalen Motorfahrzeugabgaben sowie der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag des Bundes steht. Ohne eine Gesamtbetrachtung wird der Nachweis nicht erbracht werden können, ob die Ziele erreicht werden.

Dasselbe gilt für den Kreis der Abgabepflichtigen, der sich gemäss Gesetzesentwurf nach kantonalem Recht zu richten hat (Art. 8). Abgesehen davon, dass sich auch hier die Frage der Vergleichbarkeit stellt, müsste solches Recht auf kantonaler Ebene erst geschaffen werden. Der zeitliche und ressourcenmässige Aufwand dafür würde in keinem Verhältnis zu der vom Bund vorgeschlagenen Gesamtzeitdauer der Pilotprojekte (längstens vier Jahre) bzw. der befristeten Geltung des vorgeschlagenen Gesetzes (zehn Jahre) stehen. Ohne entsprechende und direkt anwendbare gesetzliche Grundlagen des Bundes erscheint die Durchführung von Pilotversuchen deshalb unrealistisch. Zudem ist nicht ersichtlich, wie verschiedene Kantone zusammen eine Trägerschaft bilden sollen (Art. 4 Bst. a), wenn zuerst in jedem Kanton eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen werden muss.

Keine Regelung sieht das Gesetz für den Fall vor, dass ein Pilotprojekt unerwünschte Auswirkungen zeigen sollte. In solchen Situationen müsste in den Konzepten für die Pilotversuche zwingend ein einfaches Ausstiegsszenario vorgesehen werden.

Gesuche für Pilotprojekte müssen gemäss Art. 25 u. a. Angaben zur technischen Umsetzung der Abgabenerhebung enthalten. Der Gesetzesentwurf schweigt sich jedoch darüber aus, wie ein Pilotprojekt durchgesetzt und kontrolliert werden soll.

Schliesslich steht die vorgesehene finanzielle Beteiligung durch den Bund in keinem angemessenen Verhältnis zu den absehbaren Projektkosten. Das gilt insbesondere für die Projekte mit freiwilliger Teilnahme, bei denen der finanzielle Anreiz (vgl. Art. 25 Bst. c) ein bedeutender Kostenfaktor darstellen kann. Dies gilt, weil die Projekte, um möglichst realitätsnah zu sein, nicht nur eine repräsentative Anzahl Testpersonen, sondern auch eine signifikante Dauer aufweisen müssten. Weiter müssen vermutlich ziemlich starke Anreize gesetzt werden, um die gewünschten Verhaltensänderungen zu erreichen. Dies alles diene dem übergeordneten Ziel, dem Bund Grundlagen für den Entwurf von Lösungen zur Erledigung künftiger Aufgaben zu schaffen. Vor diesem Hintergrund ist der Bundesbeitrag zu erhöhen. Zudem ist eine wesentlich höhere oder keine Obergrenze des Bundesbeitrags festzulegen. Wenn es aufgrund eines Pilotversuchs zu einem allgemeinen Ertragsausfall für die Transportunternehmen kommen sollte (z. B. durch eine unerwünschte Verkehrsverlagerung), müsste sodann der entstehende Bedarf nach erhöhter Abgeltung vom Bund anerkannt und mitgetragen werden.

Diese Ausführungen zeigen, dass der Entwurf ohne grundlegende Überarbeitung keine taugliche Grundlage für die im Grundsatz zu begrüßende Möglichkeit für Pilotversuche bilden kann. In diesem Sinne ersuchen wir den Bund, einen neuen Vorschlag zu unterbreiten.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli

