

Bern, 16. Mai 2021

per Mail an:Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
vernehmlassungen@astra.admin.ch

(als PDF- und Word-Version eingereicht)

Vernehmlassung zu Mobility-Pricing

Kontakt: Daniel Buchs

Tel direkt: +41 79 309 37 59

politik@elektromobilclub.ch**Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüßen, dass der Bundesrat zum vorliegenden Gesetz ein Vernehmlassungsverfahren durchführt und dabei Kantone, politische Parteien, Dachverbände und interessierte Kreise eingeladen hat. Es hätte uns gefreut, wenn der **Elektromobilclub der Schweiz ECS** als dienstältester Nutzer-Verband der Elektromobilität (1993 entstanden nach der Tour de Sol-Zeit unter anderem aus dem Fahrer- und Konstruktorsverband Solar- und Elektromobile Schweiz) ebenfalls direkt eingeladen worden wäre.

Der Elektromobilclub der Schweiz ECS steht einem fairen verursachergerechten Mobility-Pricing hinsichtlich einer gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens beim motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr grundsätzlich offen gegenüber und begrüsst entsprechende Pilotprojekte. Solche Erfahrungsprojekte haben jedoch nur eine Umsetzungschance, wenn diese auch durch Bund und Kantone finanziell mitgetragen werden. Gerne nehmen wir zu Ihrer Gesetzesvorlage wie folgt Stellung.

Fazite zum Bundesgesetz:

Das Thema einer leistungsbezogenen Berechnung der Mobilitätskosten ist bereits ein Evergreen, jedoch leider bis dato nicht wirksam umgesetzt. Stattdessen nahm die Verkehrsbelastung in den vergangenen zehn Jahren weiter massiv zu. Das vorgesehene Gesetz ermöglicht dem Bund, entsprechende Pilotprojekte zu Mobility-Pricing mitzufinanzieren, obschon die Umsetzung von solchen Projekten den Kantonen vorbehalten sind. Jedoch sollte sich der Bund nebst Projektierungskosten auch an allfälligen Defiziten aus den Betriebsphasen der Pilotprojekte beteiligen sowie klare Ziele für die Pilotprojekte definieren.

Gleichzeitig ist die Pilotdauer von zehn Jahren plus danach die Umsetzung des gesetzlichen Rahmens via Parlament und Kantone, welche nochmals einige Jahren benötigen wird, viel zu spät angesetzt. Denn das Problem sollte längst gelöst sein und ist daher beschleunigt und ambitionierter in Angriff zu nehmen.

Ebenso sollten Mobilitätssysteme insbesondere auch diejenigen Menschen berücksichtigen, welche, aus welchen Gründen auch immer, nicht gut zu Fuss sind. Heute werden bei solchen Denkprozessen grosse Gruppen der Gesellschaft immer wieder einfach aussen vor gelassen oder zu wenig miteinbezogen. Dazu gehört auch der Transport von Waren für mobilitätseingeschränkte Menschen. Wir wollen, dass ältere oder gebrechliche Personen nicht mehr selber mit dem Auto fahren, bieten ihnen aber keine Alternativen an.

Seiten 1 von 2

Gleichzeitig darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass bei zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeuge auch wichtige Bundeseinnahmen durch die Abnahme der Mineralölsteuer verloren gehen. Hier erwarten wir eine nationale Festlegung **der Art der Berechnung der Leistung von Elektrofahrzeugen**, zur Festlegung einer Strassenverkehrssteuer, wobei den Kantonen weiterhin die Souveränität der Preisgestaltung durch Rabatte obliegt.

Zu einzelnen Artikel des vorliegenden Bundesgesetzes:

Kritisch stehen wir denjenigen Pilotprojekten gegenüber, welche eine freiwillige Teilnahme gem. Art. 3 Abs. 2 durch die Bevölkerung vorsehen. Denn solche Teilnehmende würden, hinsichtlich Akzeptanz einer später allgemein verbindlichen Gebührenabgabepflicht, die Erkenntnisse dahingehend beeinflussen, da sie sich bereits heute schon für eine umweltbewusste Mobilität interessieren oder diese bereits nutzen. Zum Beispiel könnten bei einer Km-Gebühr sich solche Nutzer an Pilotprojekten beteiligen, welche lediglich eine niedrige tägliche Distanz zurücklegen, wo hingegen gerade im Aussendienst tätige später stärker belastet wären und sich die Akzeptanz einer Km-Gebühr dadurch verfälscht würde.

Pilotprojekte gemäss Art. 3 Abs. 3 sehen wir zurzeit unrealistisch, da in faktisch allen Kantonen die notwendige gesetzliche Grundlage dazu fehlt. Hier sollte die Formulierung anders gewählt werden, da eine Änderung der kantonalen Gesetze für lediglich zehn Jahre kaum umsetzbar sein wird. Ebenso sollten solche Pilotprojekte effizient ein-/umgesetzt werden können, ohne dass sie durch politisches Machtgehabe blockiert würden.

Art. 19 Abs. 2 sieht innerhalb eines Jahres nach Abschluss des Pilotprojektes ein Evaluationsbericht durch die Trägerschaft vor. Dem gegenüber stehend wird in Art. 28 ebenfalls ein Evaluationsbericht vom Beitragsempfänger verlangt. Wir sind der Meinung, dass Trägerschaft und Beitragsempfänger von Pilotprojekten dieselben Organe sind. Zudem sollte ein Evaluationsbericht bereits mit dem Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojektes eingereicht werden, um dessen Nutzen und Machbarkeit zu unterstreichen.

In Art 22 Abs. 2 ist die Verwendung der Überschüsse aus den Pilotprojekten zu schwammig formuliert und könnte Anreize schaffen, solche Erträge zweckfremd einzusetzen. Zudem fehlt die definition, wer über die Verwendung solcher Gelder entscheiden darf.

Offen bleibt ebenfalls was während der Pilotphase eines Mobility-Pricing-Projektes mit der jeweiligen kantonalen Motorfahrzeugsteuer passiert. Müssen dann Teilnehmende zwei Mal für die Nutzung der Strassen bezahlen?

Ebenso fehlt eine klare Definition, wer und wann ein missglücktes Pilotprojekt beendet darf/muss und wie bzw. aufgrund welcher Erkenntnisse / Resultate ein solches Vorgehen durchgeführt werden soll. Dies könnte gerade bei Pilotprojekten von Kantonsregierungen elementar sein. Aus unserer Sicht sollte das vorliegende Gesetz entsprechend bereinigt und ergänzt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit einer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.



Mazenauer Kaj
Präsident



Buchs Daniel
Geschäftsstelle, Bereich Kommunikation & Politik