



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

Elektronische Einreichung: [vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)

Bern, 12. Mai 2021 // os

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

### **Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

#### **Zusammenfassung**

Der AGVS lehnt diese Vorlage kategorisch ab. Wir sind sowohl mit der Art und Weise als auch von den ideologisch orientierten Inhalten zur Bekämpfung der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, nicht einverstanden. Dieses Projekt weicht erheblich von den Entwicklungen ab, die seit mehr als zehn Jahren auf diesem Gebiet durchgeführt werden.

Der AGVS ist bereit, über Mobility Pricing für den Strassenverkehr im Rahmen der Entwicklung des Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu diskutieren, sofern

- die demokratische Legitimation gewährleistet und respektiert wird;
- vom Bund bundesweit ein einheitliches und klares System etabliert wird;
- die Steuerneutralität gewährleistet ist und respektiert wird;
- alle Verkehrsträger in das Gebührensystem einbezogen werden;
- die Strasseneinnahmen verfassungsgemäss dem NAF zugunsten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden;
- das Gebührensystem das Kausalitätsprinzip respektiert und den Kostendeckungsgrad berücksichtigt;
- der Datenschutz gewährleistet ist und sich die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränkt;

- ein ev. Pilotversuch auf das in Bezug auf Dauer und Umfang unbedingt erforderliche Mass beschränkt ist und die oben genannten Grundsätze beachtet;
- Alternativen in Betracht gezogen und untersucht werden (z.B. Besteuerung neuer Energieformen, um den Rückgang der Einnahmen aus Mineralölsteuer zu kompensieren).

### Allgemeine Bemerkungen

Mit diesem Gesetzesentwurf möchte der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen schaffen, die erforderlich sind, um die Kantone und Gemeinden generell zu ermächtigen, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art, Höhe und für eine lange Dauer als Ausnahme vom verfassungsrechtlichen Grundsatz der gebührenfreien Benutzung öffentlicher Strassen einzuführen.

Die Verfassung garantiert, dass die Benutzung öffentlicher Strassen in der Schweiz gebührenfrei ist, aber die Bundesversammlung kann Ausnahmen von diesem allgemeinen Grundsatz genehmigen (Art. 82, Abs. 3 BV: «Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen. »).

Das Prinzip des gebührenfreien Zugangs zu öffentlichen Strassen ist eine politische Errungenschaft, die durch die Bundesverfassung garantiert wird. Sie wurde 1958, nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative für die "Verbesserung des Strassennetzes"<sup>1</sup>, explizit in die Bundesverfassung aufgenommen. Dieses Prinzip ist ein Grundelement unseres Bundesstaates.

Das in die Vernehmlassung gegebene Gesetz sieht vor, dass die Pilotprojekte einen direkten oder indirekten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und/oder im öffentlichen Verkehr haben sollen. Allerdings fehlen überraschenderweise viele der bisher als wesentlich angesehenen Prinzipien, wie z.B. «Pay as you use», die Steuerneutralität oder die Integration aller Verkehrsträger. Der Bundesrat prüft seit 2005 die Möglichkeit der Einführung von Mobility Pricing. Seit dem ersten Studienbericht aus dem Jahr 2007<sup>2</sup> bis hin zur letzten Effizienzanalyse am Beispiel der Region Zug<sup>3</sup> 2019 wird Mobility Pricing als verkehrsmittelübergreifendes Gebührensystem definiert, das die bestehenden Gebühren nicht ergänzt, sondern ersetzt. Der Bundesrat hat in seinem Bericht 2016<sup>4</sup> zum Mobility Pricing sieben Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing-Systems definiert. Der AGVS stellt mit grossem Bedauern und Erstaunen fest, dass keines dieser sieben von ihm selbst definierten Rahmenprinzipien vollständig in die vom Bundesrat in die Vernehmlassung gegebene Vorlage integriert ist:

- **«Pay as you use»** („Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.“) Nirgendwo im Gesetzesentwurf wird dieses Prinzip manifestiert.
- **Kompensation** ("Mit Mobility Pricing soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die mit Mobility Pricing entstehenden Kosten dürfen nicht zu bestehenden Abgaben dazukommen.") Die Steuerneutralität wird nicht beachtet, da das Projekt vorsieht, dass die Abgaben zu den bestehenden Steuern hinzugefügt werden, anstatt diese zu ersetzen. Dieses System würde daher die Lebenshaltungskosten in den von den Mautstrassenprojekten betroffenen Städten deutlich erhöhen. Darüber hinaus gibt

<sup>1</sup> BB 1958 I 649

<sup>2</sup> Kurzfassung Synthesebericht (Rapp Trans AG), Oktober 2007 (auf Internet Verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

<sup>3</sup> Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug, Schlussbericht, 18. April 2019 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

<sup>4</sup> Konzeptbericht Mobility Pricing - Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz, 2016 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

es keine verfassungsrechtliche Grundlage für die Einführung zusätzlicher Steuern auf den motorisierten Individualverkehr im Allgemeinen, wie z. B. Strassenbenutzungsgebühren.

- **Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung** ("*Mobility Pricing hat tariflich so ausgestaltet zu sein, dass Mobilität weiterhin für alle Nutzer erschwinglich bleibt. Dies bedeutet auch, dass den Mobilitätsnutzern genügend Zeit eingeräumt werden muss, sich auf ein neues Mobilitätskonzept einzustellen*") Der Gesetzesentwurf setzt weder Preisgrenzen, um ungleiche Auswirkungen zu vermeiden, noch gibt er Anwohnern, Pendlern, Unternehmen und Gewerbetreibenden Zeit, sich auf die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren in Städten einzustellen.
- **Intermodalität** ("*Mobility Pricing verfolgt einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und umfasst Strasse und Schiene. [...] MIV und öV sollen nach vergleichbaren Grundsätzen bepreist und die Perimeter aufeinander abgestimmt werden.*") Der Gesetzesentwurf sieht die Möglichkeit vor, nur auf einen Verkehrsträger abzielen, insbesondere eröffnet er die Möglichkeit, in allen Schweizer Städten, die beim UVEK eine Anfrage machen werden, eine Strassengebühr einzuführen, ohne die anderen Verkehrsträger zu integrieren.
- **Modularer Aufbau** ("*Ein schrittweiser Aufbau von Massnahmen und deren Erweiterung sowie ein Nebeneinander von Alt und Neu sollen möglich sein. [...] Beim modularen Aufbau ist jedoch sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder den Regionen führen.*") Der Gesetzesentwurf sieht keine Gleichstellung von Regionen und Verkehrsträgern vor.
- **Datenschutz** ("*Datenerhebung, -verwendung, -aufbewahrung sowie Datenlöschung müssen in einer gesetzlichen Grundlage klar definiert werden.*") Der Gesetzesentwurf enthält keine Bestimmungen zum Datenschutz für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs. Schlimmer noch, es sieht sogar die automatische Übertragung von Daten an das UVEK ohne Zustimmung der Benutzer vor.
- **Transparenz** ("*Transparenz und Nachvollziehbarkeit durchwirken das Mobility Pricing-System in seiner Gesamtheit: Finanzierung, Funktionsweise, Zielerreichung, Preisbildung, Verwendung der eingenommenen Gelder, Enforcement.*") Das Prinzip der Transparenz wird nirgends im Gesetzesentwurf festgehalten und es gibt keine Verpflichtung zur Veröffentlichung. Ausserdem ist es schwierig, sich ein vollständiges System vorzustellen, da jeder Kanton/jede Kantonsgruppe oder jede Gemeinde/Gemeindegruppe ein eigenes System einrichten könnte, ohne Einheitlichkeit oder Kompatibilität mit anderen Systemen in der Schweiz.

Der in die Vernehmlassung gegebene Gesetzesentwurf ist damit eine deutliche Abkehr vom Konzept des Mobility Pricing, das der Bundesrat seit 2016 entwickelt hat. Da diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht, wirft sie Fragen und Unsicherheiten hinsichtlich des Grundsatzes der Kontinuität der staatlichen Verpflichtungen auf.

Der AGVS bedauert, dass der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren<sup>§</sup> einleitet, welches klar mit der bisherigen Arbeit bricht, ohne diese in Bezug auf die Grundprinzipien seines Konzepts für Mobility Pricing zu erläutern oder dann mindestens aufzuzeigen. Bei solchen Richtungswechseln scheinen uns explizite, objektiv begründete Erklärungen und mehr Transparenz über die Absichten des Bundesrates unerlässlich.

Es ist auch bedauerlich, dass der Bundesrat die Möglichkeit nicht in Betracht zieht, Mobility Pricing zur Finanzierung der Infrastruktur einzusetzen. Eine Studie<sup>5</sup> zur Londoner Maut hat gezeigt, dass die Strassenmaut kein effektives Instrument zur Anreizsetzung ist. Tatsächlich war nach nur fünf Jahren seit der Einführung der Maut das Stauaufkommen wieder auf das ursprüngliche Niveau gesunken. Aber auch diese Verzögerung von einigen Jahren ist nicht das Ergebnis der Maut, sondern das Ergebnis der durch die Maut finanzierten Massnahmen (Buslinien, Strassenausbau etc.). Die Studie zeigt, dass der Preis einer Stadtmaut dreimal schneller steigen müsste als das reale Pro-Kopf-Einkommen, multipliziert mit dem Bevölkerungswachstum, um eine konstante Anreizwirkung auf den Verkehr zu haben. Das bedeutet, dass eine solche Steuer politisch und gesellschaftlich inakzeptabel wäre. Das zeigen die Erfahrungen Londons, wo die Maut erstmals 2003 eingeführt wurde, um Staus zu reduzieren (daher der Name "Congestion Charge"). Das Ziel wurde dann einmal im Jahr 2008 (Verringerung der Umweltverschmutzung) und ein zweites Mal im Jahr 2019 (Erzielung von Einnahmen) geändert. Laut derselben Studie ist Mobility Pricing kein effektives Instrument, um Anreize zu setzen, aber es ist effektiv, um Einnahmen zu generieren.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### Artikel 1 - Gegenstand

Das zur Vernehmlassung vorgelegte Gesetz sieht vor, das "Mobilitätsverhalten" mittels einer Gebühr zu beeinflussen. Der Anwendungsbereich geht daher weit über die gezielte Reduzierung von Verkehrsspitzen hinaus und erlaubt Pilotprojekte aller Art.

- Es bedarf einer genaueren Definition des Gegenstands hinsichtlich des Ausnahmecharakters der Gebühr, ihres Ziels, ihrer vorübergehenden Dauer und ihres begrenzten Anwendungsbereichs.

### Artikel 2 - Zweck der Pilotprojekte

Die Formulierung von vier verschiedenen Zwecken, einschliesslich der Reduzierung der Mobilität, lässt zu viel Spielraum und erlaubt es nicht, alle konkreten Möglichkeiten zu definieren. Dieser Mangel an Klarheit lässt Raum für Interpretationen, um das Gesetz zu umgehen und letztlich jede Art von einseitiger Mobilitätsbesteuerung zu ermöglichen.

- Die Formulierung eines gemeinsamen, einheitlichen, klaren und verständlichen Zwecks ist unerlässlich, um genau festzulegen, was erlaubt ist und was nicht. Zudem muss die Abrechnung an die Deckung der anfallenden Kosten gekoppelt sein, gemäss dem vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Prinzip «pay as you use». Darüber hinaus müssen die Einnahmen von Mobility Pricing dem NAF zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ausschliesslich zugewiesen werden.

### Artikel 3 - Arten von Pilotprojekten

Die Kantone und Gemeinden könnten frei entscheiden, für welchen Verkehrsträger sie ihr Pilotprojekt durchführen wollen. Insbesondere könnte eine Mautgebühr für den motorisierten Individualverkehr, ein Preissystem für den öffentlichen Verkehr oder ein System für beide Verkehrsträger gleichzeitig eingeführt werden. Diese Strassenbenützungsgebühren würden durch kantonales Recht geregelt werden. Der Text schlägt auch zwei Optionen für die Gebührenerhebung vor, nämlich freiwillige Teilnahme oder Abgabepflicht. Daher würde der Gesetzesentwurf über sogenannte Pilotversuche de facto die Möglichkeit eröffnen, in den Städten der Schweiz flächendeckend Strassenbenützungsgebühren einzuführen, ohne dass die Kompatibilität der von den einzelnen Kantonen gewählten Mautgebühren und -systeme gewährleistet

---

<sup>5</sup> VAN REEVEN, Peran, « On the Effectiveness of Pricing Urban Car Usage », Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 45, No. 3 (Sept. 2011), pp. 367-381.

ist. Ein solch chaotisches Gebührensystem wäre für die Schweizer Bevölkerung absolut unverständlich. Es ist zu bedenken, dass die Einführung von Mautgebühren ausschliesslich in die Zuständigkeit des Bundes fällt und eine generelle Einführung ohne Volksabstimmung nicht möglich ist. Darüber hinaus haben die Kantone und Gemeinden weitere Kompetenzen im Bereich der Mobilität, wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung und die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr.

- Pilotprojekte sind nur auf freiwilliger Basis zulässig. Eine Zwangsmaut, möglicherweise in der gesamten Schweiz, ist ohne Volksabstimmung und Verfassungsänderung nicht vorstellbar. Wenn der Bundesrat Mobilitätsgebühren testen will, muss er die Grundlagen für das Gebührensystem so definieren, dass sie schweizweit identisch und leicht verständlich sind.

#### Artikel 4: Trägerschaften

Die Trägerschaft für ein Pilotprojekt kann auf der Grundlage des kantonalen Rechts einem oder mehreren Kantonen oder einer oder mehreren Gemeinden zugewiesen werden (Art. 4). Da eine Strassenbenützungsgebühr Auswirkungen über die Grenzen des Kantons oder der Gemeinde hinaus hat, ist es nicht akzeptabel, dass ein Kanton oder eine Gemeinde eine Gebühr für die Einwohner benachbarter Kantone oder Gemeinden einführen kann. Jede Stadt könnte ein System nach ihren eigenen Vorstellungen machen, ohne dass sie mit dem Rest des Landes kompatibel und koordiniert wären oder verstanden würden. Ohne einen gemeinsamen föderalen Rahmen droht der Schweiz ein Flickenteppich von Pilotprojekten von verschiedenen Gemeinden. Darüber hinaus können Pilotprojekte durchaus missbraucht und instrumentalisiert werden, um zusätzliche Steuereinnahmen zu generieren.

- Das Bundesgesetz muss für alle Pilotprojekte ein identisches Tarifsysteem klar definieren. Die Genehmigung durch die Bundesversammlung und alle kantonalen Regierungen ist unerlässlich, auch wenn es sich nur um einen Test handelt.

#### Artikel 5: Perimeter und Dauer der Pilotprojekte

Der Perimeter eines Pilotprojekts muss lokal definiert werden und die maximale Dauer beträgt vier Jahre. Das bedeutet, dass das in der Vernehmlassung befindliche Bundesgesetz zu einer Übertragung von Kompetenzen an die Kantone und Gemeinden im Bereich des Mobility Pricing führt.

- Die maximale Dauer sollte sechs Monate nicht überschreiten und nur einen kleinen Teil des Strassennetzes oder des Gebiets abdecken. Ein Test auf einem grossen Teil des Territoriums über mehrere Jahre hinweg ist kein Test mehr, sondern eine faktische Einführung der Strassenbenützungsgebühr.

#### Artikel 6: Geltungsbereich (motorisierten Individualverkehrs)

Die Autobahnvignette sowie andere Steuern und Gebühren (Parkgebühren, Motorfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer usw.) müssen weiterhin bezahlt werden. Die Steuerneutralität ist daher nicht gewährleistet und dieses Projekt würde zu einer Erhöhung der Kosten für den motorisierten Individualverkehr führen.

- Die Steuerneutralität ist ein wesentliches Element der Position des Bundesrates, wie sie im Jahr 2017 kommuniziert wurde und in der Zuger Analyse enthalten ist. Sie muss im Gesetz garantiert werden.

#### Artikel 8: Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe (individuelle Mobilität)

Die Höhe, die konkrete Ausgestaltung und der Kreis der Abgabepflichtigen werden im kantonalen Recht festgelegt. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Abgabe so festgelegt werden muss, dass die angestrebte Wirkung erzielt wird. Diese Formulierung ignoriert jedoch die vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Grundprinzipien, nämlich die Notwendigkeit, die Gleichbehandlung von Regionen und Verkehrsträgern zu gewährleisten sowie unsoziale Effekte, die durch Mobility Pricing induziert werden, abzumildern. Darüber hinaus gibt es dem Bund die Möglichkeit, in die auf kantonaler Ebene beschlossenen Beträge einzugreifen, ohne einen gemeinsamen klaren Rahmen vorzugeben.

- Ein einheitliches System und einheitliche Beträge in der ganzen Schweiz müssen auf Bundesebene festgelegt werden, um eine chaotische Verbreitung verschiedener Systeme innerhalb der Schweiz zu vermeiden. Ausserdem muss im Bundesgesetz ein Höchstbetrag festgelegt werden.

#### Artikel 10: Verbot von Fahrpreismässigungen (öffentlicher Verkehr)

Für Fahrkarten mit vergünstigten Tarifen kann eine höhere Mobility-Pricing-Abgabe erhoben werden als für Fahrkarten ohne vergünstigten Tarif, wobei zu beachten ist, dass pauschale Abonnements (Generalabonnement und Streckenabonnement) im Gesetz nicht explizit erwähnt sind. Es ist also nicht gewährleistet, dass Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, tatsächlich die gleiche Steuer zahlen müssen wie Gelegenheitsnutzer mit einem Halbtax-Abo.

- Es macht keinen Sinn, "Mobility Pricing" zur Entflechtung von Verkehrsspitzen zu erproben, wenn Pendler - also die häufigsten Nutzer eines Verkehrsmittels - weiterhin fahren können, ohne die gleiche Gebühr zu bezahlen wie Gelegenheitsnutzer mit z.B. einem Halbtax-Abo.

#### Artikel 12: Anonyme Entrichtung der Abgabe (öffentlicher Verkehr)

Das Gesetz sieht vor, dass bei Pilotprojekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs die Anonymität gewährleistet sein muss. Eine entsprechende Regelung für den motorisierten Individualverkehr gibt es jedoch nicht. Der Datenschutz ist daher für die Mehrheit der mobilen Menschen in der Schweiz nicht gewährleistet.

- Der Datenschutz muss auch für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet sein. Erforderlich ist eine bundesgesetzliche Grundlage; diese sollte die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränken und ihre sofortige Vernichtung nach der Zahlung vorsehen. Eine anderweitige Verwendung und Weitergabe an Dritte muss ausdrücklich ausgeschlossen werden.

#### Artikel 14: Genehmigung und Zulassung von Pilotprojekten

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass Pilotprojekte vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt und vom Kanton bewilligt werden müssen. Die Einführung von Strassenbenützungsgebühren durch eine allgemeine Übertragung von Befugnissen an die Bundesverwaltung scheint uns weder mit der Verfassung noch mit den demokratischen Grundprinzipien unseres Landes vereinbar zu sein.

- Für jedes Pilotprojekt von Mobility Pricing ist die Zustimmung der Bundesversammlung unerlässlich. Darüber hinaus ist für diese Projekte auch die Zustimmung aller Kantonsregierungen erforderlich, da Nutzer aus der ganzen Schweiz betroffen sind.

#### Artikel 16: Gesuch um Genehmigung

Im Genehmigungsverfahren ist nirgends die Einhaltung des Transparenzprinzips vorgesehen, welches der Bundesrat zuvor als zentrales Element eines jeden Mobility Pricing-Systems definiert hat. Dazu müssen nicht nur alle Dokumente veröffentlicht werden, sondern sie müssen auch in die drei Landessprachen übersetzt werden und für jedes eingereichte Projekt muss ein Vernehmlassungsverfahren vorgesehen werden.

- Für jedes Pilotprojekt müssen alle Dokumente vom Bund veröffentlicht und in die drei Landessprachen übersetzt werden. Es muss eine Anhörung stattfinden, damit die betroffenen Akteure ihre Meinung zu dem von einem Kanton oder einer Gemeinde vorgelegten Projekt äussern können.

#### Artikel 17: Prüfung und Genehmigung

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass das UVEK die Pilotprojekte auf ihre Zweckmässigkeit, den daraus zu erwartenden Erkenntnisgewinn und ihre Vereinbarkeit mit den Verkehrs- und Umweltstrategien des Bundes prüft. Das bedeutet einerseits, dass das UVEK allein über die Genehmigung von Pilotprojekten entscheiden würde - ob sie nun eine von der Verfassung verbotene und von der Bundesversammlung zustimmungspflichtige Strassengebühr beinhalten oder nicht - und andererseits, dass die zahlreichen demokratisch nicht legitimierten bürokratischen Strategien der Bundesverwaltung (z.B. Sachplan Verkehr) de facto für alle Kantone und Gemeinden verbindlich wären.

- Für jedes Mobility Pricing-Pilotprojekt sind die Zustimmung der Bundesversammlung und aller Kantonsregierungen erforderlich. Zudem können nur vom Parlament beschlossene und dem Referendum unterliegende Strategien des Bundes als Grundlage für die kantonale oder kommunale Politik dienen.

#### Artikel 18: Bewilligung von Pilotprojekten

Dieser Artikel sieht vor, dass kommunale Projekte vom Kanton autorisiert und überkantonale Projekte vom Kanton mit dem grösseren betroffenen Bevölkerungsanteil genehmigt werden müssen. Ausserdem würde sich das Zulassungsverfahren ausschliesslich nach kantonalem Recht richten.

- Beinhaltet das Projekt eine Strassenbenützungsgebühr, muss das Genehmigungsverfahren nach Bundesrecht geregelt werden, da dies eine ausschliessliche Bundeskompetenz ist. Eine Anpassung der Verfassung ist notwendig, damit jeder Kanton eine Gebühr nach eigenem Gutdünken einführen kann.

#### Artikel 19: Monitoring und Evaluation

Dieser Artikel sieht einen Evaluierungsbericht spätestens ein Jahr nach Abschluss des Pilotprojekts vor. Eine Veröffentlichung gemäss dem Grundsatz der Transparenz ist jedoch nicht vorgesehen.

- Alle Dokumente, die sich auf die Evaluation und Überwachung beziehen, müssen vom Bund in den drei Sprachen veröffentlicht werden.

#### Artikel 20: Weiterleitung der Daten an das UVEK

Artikel 20 sieht die Übermittlung von Daten in anonymisierter Form an das UVEK zu Forschungszwecken vor. Diese missbräuchliche Verwendung von Daten ohne die ausdrückliche Zustimmung des Nutzers ist nicht datenschutzkonform. Der Bund steht nicht über dem Gesetz und muss die Regeln, welche er allen auferlegen will, auch selbst einhalten.

Darüber hinaus ist das UVEK nicht für die Verarbeitung von Daten und Statistiken verantwortlich.

Da diese Bundesverwaltung direkt für die Mobilität zuständig ist und eines ihrer Ziele darin besteht, die individuelle Mobilität zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zu stärken<sup>6</sup>, könnte die UVEK-Verwaltung versucht sein, die Daten zu ihrem Vorteil zu nutzen. Nur das Bundesamt für Statistik verfügt über die Kompetenz und bietet die Garantie einer ausreichenden Objektivität, um einen automatischen Zugriff auf diese Daten in Betracht zu ziehen.

- Der Datenschutz muss gewährleistet und die Verwendung der erhobenen Daten muss auf den steuerlichen Zweck beschränkt sein. Nach Begleichung der Gebühr müssen alle Daten vernichtet werden. Jede andere Verwendung der Daten muss der ausdrücklichen Zustimmung jedes betroffenen Nutzers unterliegen.

#### Artikel 22: Verwendung der Einnahmen

Der Artikel sieht vor, dass Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten für "Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist" verwendet werden können. Es besteht also ein Anreiz, den Transitverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe so zu gestalten, dass die Einnahmen optimiert werden, um zusätzliche Mittel zu generieren, zumal diese mit einem grossen Ermessensspielraum eingesetzt werden können.

Die Einnahmen sollten zur Deckung der Erhebungskosten verwendet werden, und zwar getrennt für jeden Projekttyp (individuelle Mobilität oder öffentlicher Verkehr). Die durch die Pilotprojekte erzielten Überschusseinnahmen sollten dem NAF zugewiesen werden, welcher sowohl die individuelle Mobilität (Auto, Fahrrad) als auch den öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen finanziert. Diese Investitionen kommen dem ganzen Land zugute.

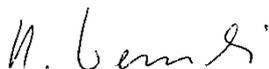
#### Artikel 30: Referendum und Inkrafttreten

Das Projekt sieht ein fakultatives Referendum und eine Gültigkeit von mehr als 10 Jahren vor. Einerseits scheint eine Volksabstimmung notwendig, um die Einführung einer allgemeinen Strassenbenützungsgebühr in den Städten der Schweiz zu genehmigen. Andererseits ist die Dauer für ein Prozessrecht extrem lang. Zum Vergleich: Die Autobahnvignette wurde 1985 für eine ähnliche Dauer eingeführt; dies war kein Test, sondern wurde in der Verfassung verankert und unterlag einem Referendum.

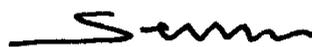
- Ein Gesetz für die Dauer von zehn Jahren ist kein Test; das ist dauerhaft. Daher sind eine verfassungsrechtliche Verankerung und eine Zustimmung durch die doppelte Mehrheit erforderlich.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Pierre Daniel Senn  
Vizepräsident

---

<sup>6</sup> Siehe zum Beispiel siehe die Vorlage «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm», die 2020 vom UVEK in die Vernehmlassung geschickt wurde.