

Financement d'infrastructures de transport sur le plan fédéral

***Position consolidée de la DTAP et de la
CTP des 15/16 septembre 2011***

Conférence suisse des directeurs
des travaux publics, de
l'aménagement du territoire et de
l'environnement
DTAP

Conférence des directeurs
cantonaux des transports publics
CTP

Maison des cantons
Speichergasse 6
3000 Bern 7

T +41 (0)31 320 16 90
F +41 (0)31 320 16 98
M info@bpuk.ch – info@koev.ch

www.bpuk.ch – www.koev.ch

I. Situation initiale.....	2
II. Position consolidée de la DTAP et de la CTP	5
III. Réponses à l'enquête du 25 mars 2011	9

I. Situation initiale

Les comités de la DTAP et de la CTP ont défini en novembre 2010 les points forts de la stratégie de financement des infrastructures de transport :

1. Solution globale concernant les voies de communication
2. Reconnaissance de coûts supplémentaires considérables et de la nécessité d'agir
3. Soutien à des solutions de fonds
4. Financement plus axé sur le principe de causalité, « la mobilité est trop bon marché actuellement »
5. Les automobilistes et les usagers des TP doivent fournir une contribution, ce tout en évitant un transfert à la route
→ taxe ferroviaire / augmentation des taxes d'utilisation de l'infrastructure
→ vignette autoroutière ; impôt supplémentaire sur les huiles minérales : *par étapes et dans un but bien précis. Nous attendons une mise en œuvre rapide de l'arrêté NEB.*
6. Poursuite de l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (pour la route et le rail, même s'il n'était prévu qu'à titre temporaire [FTP]), il faut pour cela que de nouveaux suppléments d'impôt sur les huiles minérales ou la vignette autoroutière reviennent à la route.
7. Maintien de la part cantonale provenant de la RPLP

Le comité de la CTP et l'assemblée plénière de la DTAP ont décidé en mars 2011 de viser une position consolidée de la DTAP et de la CTP au sujet du financement d'infrastructures de transport sur le plan fédéral, sur la base de l'étude Ecoplan relative au financement des infrastructures routières et ferroviaires¹ mandatée par la DTAP, la CTP et la Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances (CDF). Les assemblées générales de la DTAP et de la CTP des 15/16 septembre 2011 ont entériné cette position.

¹ Etude Ecoplan du 1^{er} septembre 2010 « Finanzierung von Schienen- und Strassenverkehrsinfrastrukturen auf Bundesebene » à l'attention de la DTAP, de la CTP et de la CDF complétée le 2 mars 2011 par un alignement sur les chiffres relatifs à l'insuffisance de financement présentés par le DETEC en conférence de presse du 20 janvier 2011; cf. www.dtap.ch.

Lors d'une table ronde à laquelle assistaient à mi-décembre 2010 les représentants DTAP, CTP et Conférence des directeurs cantonaux des finances ainsi que l'Union des villes suisses et des associations de transport, puis le 7 janvier 2011, dans le cadre du séminaire "Gouverner aujourd'hui" à Interlaken, la nouvelle cheffe du DETEC a déclaré en substance que: Le financement du nouveau projet d'arrêt ferroviaire « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) » n'est envisageable que si tous les acteurs, chemins de fer, utilisateurs du rail, Confédération et cantons, y contribuent.

Le **Conseil fédéral** a présenté sa vision dans son communiqué de presse du 20 janvier 2011:

Route

Afin que le réseau des routes nationales reste sûr et performant à l'avenir, son financement doit reposer sur des bases solides. La poursuite des efforts pour améliorer l'efficacité lors de la réalisation des tâches ne sera pas suffisante et l'acquisition de ressources financières supplémentaires pour le FSCR s'avère donc absolument nécessaire. Le Conseil fédéral propose d'atteindre cet objectif grâce à une procédure en deux étapes :

Étape 1 => Augmentation du prix de la vignette autoroutière pour les nouveaux éléments du réseau

La vignette autoroutière coûtera entre 80 et 100 francs par année au lieu des 40 francs actuels et une vignette dont la validité est limitée à un ou deux mois sera introduite en même temps pour un prix de 40 francs. Ces recettes supplémentaires permettront de financer les 400 kilomètres de routes intégrés au réseau national suite à l'adaptation de l'arrêt sur le réseau et dont l'entretien incombera à la Confédération dès le début 2014. La nouvelle réglementation sur la vignette doit entrer en vigueur dès que les réserves du FSCR descendront sous le seuil d'un milliard de francs. Le Conseil fédéral est d'avis qu'une telle adaptation est justifiée, puisque le réseau des routes nationales s'agrandit et que de nombreux travaux d'amélioration et d'aménagement ont été entrepris depuis la dernière augmentation en 1995.

Étape 2 => Augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales

L'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales permettra de couvrir les besoins ordinaires croissants et d'assurer le financement des tâches supplémentaires prévisibles. La proposition correspondante devrait être soumise au Parlement en 2015. Le dernier ajustement de la surtaxe sur les huiles minérales remonte à 1974 et sa valeur a depuis été dépréciée de moitié en raison du renchérissement. Le Conseil fédéral estime donc qu'un tel ajustement est justifié.

Rail

Le fonds d'infrastructure ferroviaire FInFer est destiné à fournir des ressources aux chemins de fer pour leurs dépenses d'exploitation, d'entretien et d'aménagement. Il doit inclure le fonds temporaire FTP actuel, les apports de la caisse fédérale aux conventions de prestations avec les CFF et les compagnies privées ainsi que les recettes supplémentaires à affectation obligatoire. Les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire – les passagers et les entreprises de chemin de fer – participeront davantage au financement. Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter par étape les prix du sillon (prix pour le droit d'utiliser une section de voie). Résultat : les billets et abonnements des transports publics augmenteraient progressivement d'environ 10 % au cours des prochaines années, de manière non forfaitaire toutefois, mais différenciée dans le but d'aplanir les pointes de trafic.

De plus, dans le calcul de l'impôt fédéral direct, la déduction maximale pour les frais de transport doit se réduire au montant d'un abonnement TP valable pour les agglomérations. Par conséquent, on ne pourra plus déduire que les trajets au sein des agglomérations, abolissant ainsi l'incitation fiscale à faire la navette sur de longues distances. Raccourcir les trajets profite à tous, y compris à

l'environnement et au développement territorial. Cette solution rétablit par ailleurs l'égalité de traitement fiscal entre les automobilistes et les pendulaires usagers des transports publics.

L'augmentation des prix du sillon devrait rapporter au FInFer des recettes annuelles d'environ 300 millions de francs, et la réduction de la déduction des frais de transport 250 millions. **Enfin, les cantons devraient augmenter de 300 millions de francs leur participation annuelle au financement de l'infrastructure ferroviaire.**

Précision : il y a un certain nombre d'éléments concernant le FAIF quant aux incidences financières pour les cantons et les usagers (il s'agit d'estimations), à savoir:

- L'augmentation de 40% du prix des sillons (+ 320 mios) entraînerait une charge supplémentaire de 80 mios voire plus ² pour le TRV. Si elle était entièrement répercutée sur les tarifs, ceux-ci augmenteraient d'environ 6 %.
- L'augmentation des budgets ordinaires (+ 320 mios et + 130 mios) toucherait la Confédération et les cantons. Actuellement, cette répartition est en moyenne d'environ 2/3 - 1/3 concernant les chemins de fer privés; pour l'infrastructure CFF, la contribution des cantons s'élève à un peu plus de 25%. Selon cette clé de répartition, la part des cantons pourrait être de 140 mios. A noter que dans le paquet Rail 2030 à 21 mias, les chemins de fer privés pèsent pour 1 mia.
- La surtaxe de 1 ct/pkm concernerait aussi le trafic ferroviaire régional, les transports urbains et les transports régionaux sur route. Si elle était entièrement répercutée sur les tarifs (y compris abonnements en considérant une distance moyenne parcourue), ceux-ci augmenteraient d'environ 6 % supplémentaires.
- De manière générale, toutes les augmentations qui ne pourraient pas - pour des raisons politiques - être répercutées sur les tarifs (en plus de l'adaptation à l'évolution des prix) seraient en large partie à charge des cantons. Sachant que la Cheffe du DETEC imagine une contribution de 300 mios de la part des cantons pour financer Rail 2030, ces reports de charges devraient être pris en compte.
- Pour mémoire, sachant qu'une hausse de 8 ct/l de la taxe sur les huiles minérales accroît les coûts variables de la voiture de 2 % et la hausse de la vignette autoroutière à CHF 100.- de 1% en moyenne, les 3 hausses successives mentionnées par l'étude ECOPLAN augmenteraient le coût du trafic individuel motorisé de 7 % (sans prise en

² Première estimation. Selon la "Consultation préalable des milieux directement concernés sur le nouveau système du prix du sillon" lancée par l'OFT le 21 avril 2010, les transports régionaux – dans le système actuel et dans celui proposé dans la consultation préalable – contribuent à hauteur de 44% aux recettes globales du prix du sillon provenant du transport de voyageurs par rail. Pour le cas où la révision proposée ne changerait rien à la structure (hypothèse non retenue par Ecoplan dans son rapport, cf. ch. 4.2.1 a), la charge pour les transports régionaux devrait être en conséquence de l'ordre de 44%, soit près de CHF 140 mio. La charge qui en résulte pour les TR est fonction de la réalisation concrète de l'augmentation proposée de 40% du prix du sillon. Il en résulterait, à juste titre, un prélèvement plus important concernant le service de grandes lignes, plus rentable. Sur l'augmentation de 200 mios prévue dans un premier temps par l'OFT, 50 mios reviendront au TRV.

compte de la réduction de consommation des véhicules). Cette hausse à court et moyen terme peut être comparée à celle des transports publics estimée à 12 % (6 % + 6 %). Le danger d'un report du trafic vers la route existe donc et, de ce point de vue, le modèle de financement proposé pourrait être jugé insuffisant pour servir de contre-projet crédible à l'initiative de l'ATE.

II. Position consolidée de la DTAP et de la CTP

7 Points forts de la stratégie de financement des transports

Sur le principe, la stratégie est **approuvée** :

1. Solution globale concernant les voies de communication
2. Reconnaissance de coûts supplémentaires considérables et de la nécessité d'agir
3. Soutien à des solutions de fonds
4. Financement plus axé sur le principe de causalité, « la mobilité est trop bon marché actuellement »
5. Les automobilistes et les usagers des TP doivent fournir une contribution, ce tout en évitant un transfert à la route
→ taxe ferroviaire / augmentation des taxes d'utilisation de l'infrastructure
→ vignette autoroutière ; impôt supplémentaire sur les huiles minérales : par étapes et dans un but bien précis. Nous attendons une mise en œuvre rapide de l'arrêté NEB.
6. Poursuite de l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (pour la route et le rail, même s'il n'était prévu qu'à titre temporaire [FTP]), il faut pour cela que de nouveaux suppléments d'impôt sur les huiles minérales ou la vignette autoroutière reviennent à la route.
7. Maintien de la part cantonale provenant de la RPLP

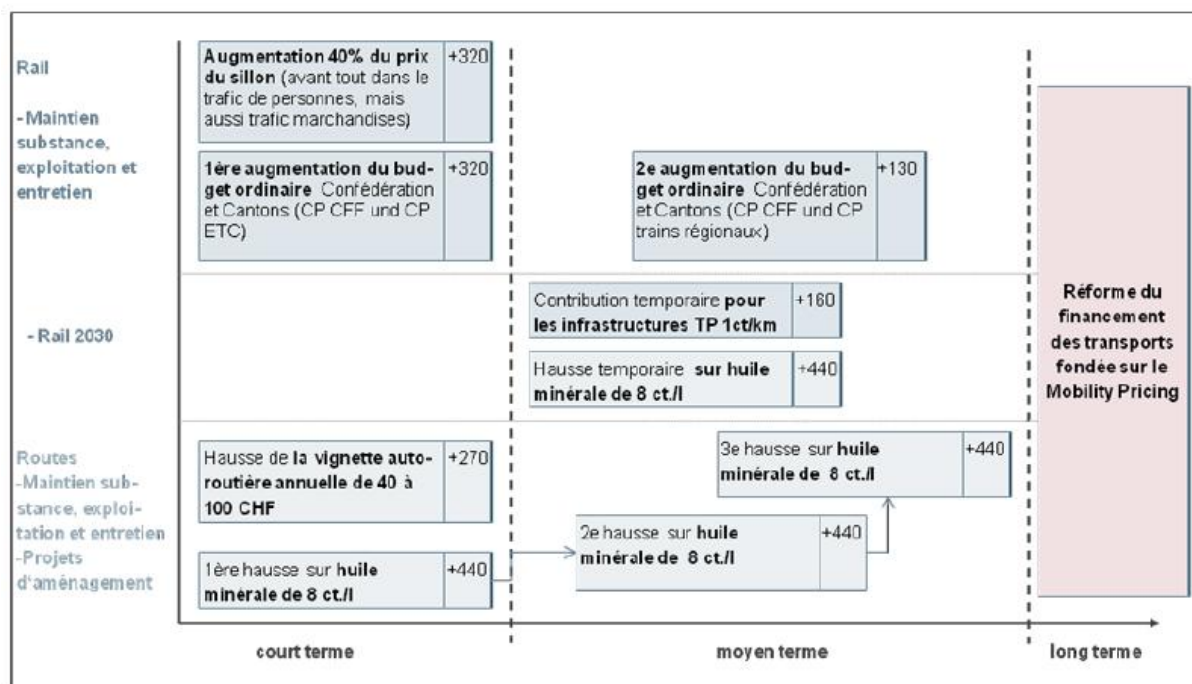
Une forte hausse du prix des sillons est critiquée : les utilisateurs vont déjà supporter des charges accrues pour le financement du secteur des transports et la marge de manœuvre pour une augmentation supplémentaire des frais d'infrastructure est limitée. De plus, les utilisateurs des transports publics ne doivent pas être surchargés par rapport aux TMI, afin de ne pas provoquer un report vers la route. La stratégie de financement doit évoluer dans le cadre de la répartition des charges et des coûts conformément à la RPT et les moyens courants de la Confédération et des cantons destinés aux transports publics (et aux infrastructures de transport) doivent être adaptés en fonction de l'évolution économique ; à long terme, l'objectif doit être de parvenir à une structure de financement des transports par tarification de la mobilité (Mobility Pricing).

Surcoûts des infrastructures ferroviaire et routière

Les surcoûts des infrastructures ferroviaire et routière sur le plan fédéral sont justifiables et **reconnus**.

Proposition Ecoplan, sources de financement

Ebauche de solution à court et moyen terme au fil du temps



Financement de l'infrastructure ferroviaire

Le concept présenté dans l'étude Ecoplan est approuvé dans la mesure où il est nécessaire de ne pas prélever de majorations supplémentaires des prix par rapport à la route et d'éviter ainsi un transfert du rail à la route. Il y a des divergences quant aux diverses sources de financement proposées par Ecoplan.

Le concept présenté dans l'étude Ecoplan est rejeté. La position adoptée sur la base de la prise de position de la CTP³ relative au projet de consultation FAIF est la suivante :

Le financement de l'infrastructure ferroviaire des CFF doit demeurer une tâche exclusive de la Confédération. Nous rejetons le financement des besoins

³ KÖV-Stellungnahme zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) vom 16. Juni 2011; www.koev.ch.

supplémentaires proposé dans le projet de consultation : sont en particulier **inacceptables les contributions des cantons au FinFer d'un montant forfaitaire de 300 millions de francs sans possibilités de consultation.** La création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer) non limité dans le temps, qui englobe les coûts d'exploitation, de maintenance et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, est saluée. L'actuel fonds FTP limité dans le temps doit être transféré libéré de toute dette si possible dans le FinFer et les actuels apports ciblés au FTP doivent être maintenus et complétés par de nouvelles sources de financement.

Voici comment financer les besoins supplémentaires : nous acceptons les arguments pour la première étape d'augmentation des taxes d'utilisation de l'infrastructure (+ env. 200 millions de francs à partir de 2013), mais sommes critiques à l'égard de la seconde augmentation prévue (à partir de 2017), que nous rejetons. En lieu et place d'une déduction forfaitaire de 800 francs, il faut prévoir une limite supérieure de l'ordre de 3'000 francs pour la déduction fiscale sur l'impôt fédéral direct (+ 200 millions de francs). Nous déplorons l'absence d'une participation claire de la Confédération, par exemple en renonçant aux intérêts et en prolongeant le délai de remboursement des dettes du fonds FTP. On pourrait aussi examiner un désendettement (partiel). Le fait de renoncer aux intérêts des dettes du fonds FTP (+ 250 millions) et un délai de remboursement supérieur à 15 ans (+ 200 millions) apporterait des moyens considérables. Par ailleurs, il convient d'augmenter les fonds fédéraux généraux en faveur du FinFer et d'attribuer de manière générale un taux de croissance plus élevé au secteur des transports.

On envisage la possibilité d'une participation partielle des cantons aux investissements d'extension, dans la mesure où ces derniers apportent un bénéfice aux cantons. Il est utile de définir des règles et critères clairs applicables dans toute la Suisse. Il faut en particulier veiller à ce que, conformément aux réglementations actuellement en vigueur, les moyens cantonaux soient effectivement utilisés sur le territoire cantonal correspondant ou, sur les voies intercantionales, qu'ils génèrent au minimum un bénéfice pour le territoire cantonal. Un cofinancement doit obligatoirement impliquer une consultation lors de la réalisation (par ex. calendrier). Il est impensable de contraindre les cantons à participer au financement sans y associer l'obligation pour la Confédération de réaliser l'investissement à la date prévue. On pourrait par conséquent envisager un **financement axé sur des projets combiné avec une consultation entre partenaires.**

Pour le cas où l'on aboutirait somme toute à une **participation cantonale** pour le FAIF (la participation cantonale de 300 millions de francs par année au fonds d'infrastructure ferroviaire envisagée par le Conseil fédéral, sans possibilité de consultation, est inacceptable), les membres de la CTP se sont exprimés sur trois variantes préparées par un groupe de travail :

1. *financement de projets combiné avec une consultation entre partenaires*
2. *délégation de la compétence pour des arrêts du trafic régional aux cantons*
3. *forfaits par train-km ou par personnes-km dépendant des commandes pour le trafic régional.*

La variante 1 est concevable pour la majeure partie des membres sur la base de règles claires et contraignantes sur les processus de décision et de financement, et est considérée comme la meilleure des trois variantes. La variante 2 est envisageable pour beaucoup même si le montant de la contribution n'a pas été chiffré et si diverses questions se posent (par ex. le traitement de gares anciennes et rénovées). La variante 3 est jugée non appropriée par la grande majorité.

Financement de l'infrastructure routière

La proposition de l'étude Ecoplan, à savoir le financement de l'infrastructure routière de la Confédération par une augmentation de la vignette autoroutière à 100 francs (recettes de 270 millions de francs) et de la surtaxe sur les huiles minérales en trois étapes à 8 centimes (recettes de 440 millions de francs par étape), semble une voie acceptable. Il n'est toutefois pas question de prélever des augmentations à titre de réserve.

Il convient de ne pas exclure, surtout si l'on tient à éviter un transfert du rail à la route, d'autres majorations dont les recettes seraient temporairement affectées à l'infrastructure ferroviaire ou à la caisse fédérale générale.

Il faudrait également poursuivre la tarification de la mobilité (Mobility Pricing) à moyen et à long terme.

III. Réponses à l'enquête du 25 mars 2011

Les réponses de chaque canton aux différentes questions sont listées ci-dessous. Les réponses ont été regroupées ou abrégées lorsque cela s'avérait judicieux.

A. Points stratégiques essentiels

1. Avez-vous des remarques relatives aux 7 points de la stratégie de financement des infrastructures ferroviaires définis par les comités de la CTP et de la DTAP?

La proposition de l'expertise Ecoplan (chiffre 4.3, illustration 4-5), selon laquelle une augmentation temporaire de 8 cts/l de la surtaxe sur les carburants contribuerait au financement de RAIL 2030 ne contredit pas le point 6 de la stratégie (maintenir l'affectation actuelle des impôts sur les huiles minérales mais affecter à la route toute nouvelle augmentation de telles taxes): il s'agit d'un impôt supplémentaire *temporaire*, d'une introduction anticipée de la troisième augmentation de 8 cts/l pour le financement de la route (cf. à ce propos également la question 3.1.e ci-après).

Résumé

Sur le principe, la stratégie est approuvée. Une hausse temporaire du prix du carburant pour le projet FAIF est majoritairement saluée, parfois refusée. Une forte hausse du prix des sillons est critiquée : les utilisateurs vont déjà supporter des charges accrues pour le financement du secteur des transports et la marge de manœuvre pour une augmentation supplémentaire des frais d'infrastructure est limitée. De plus, les utilisateurs des transports publics ne doivent pas être surchargés par rapport aux TMI, afin de ne pas provoquer un report vers la route. En complément, il a été mentionné que la stratégie de financement doit évoluer dans le cadre de la répartition des charges et des coûts conformément à la RPT et que les moyens courants de la Confédération et des cantons destinés aux transports publics (et aux infrastructures de transport) doivent être adaptés en fonction de l'évolution économique ; à long terme, l'objectif doit être de parvenir à une structure de financement des transports par tarification de la mobilité (Mobility Pricing).

ZH, SH, SG, SZ, AG: Grundsätzlich unterstützen wir die 7-Punkte Strategie. Die Punkte 4 und 5 lehnen wir aber in dieser allgemeinen Form ab. Punkt 6 wäre mindestens so zu ergänzen, dass eine temporäre Erhöhung für den öV möglich ist, wie das im Fragetext erläutert ist, und eine definitive zwar nicht vorgesehen werden sollte, aber nicht ausgeschlossen ist. *Ergänzung SG: Es ist in diesem Zusammenhang auch zu beachten, dass die Finanzierungslücke bei der Strasse später eintritt (noch positives Strassenfondssaldo), während dem die Finanzierungslücke beim FinöV-Fonds durch die forcierten Rückzahlungen der Fondsverschuldung ab 2017 verstärkt wird.*

zu Punkt 4

Diesen Hauptpunkt lehnen wir ab, weil er im Zusammenhang mit der Infrastrukturfinanzierung ein klares Ja zu höheren Trassenpreisen oder zu einer Infrastrukturabgabe bedeutet. Grundsätzlich können wir der Aussage aber zustimmen, dass die „Mobilität heute zu billig ist“. Der Nutzer wird aber inskünftig für die Finanzierung des Verkehrsbereiches mit steigenden Preisen belastet werden. *Ergänzung AG: Der Nutzer wird aber künftighin für die Finanzierung des Verkehrsbereiches (attraktivere Fahrplanangebote, erneuertes Rollmaterial, Fahrgastinformationssysteme, neue Billettautomaten etc.) mit substantiell höheren Tarifen belastet werden müssen. Dabei gilt strikte das Verursacherprinzip. Der Spielraum für eine zusätzliche Überwälzung von Infrastrukturkosten ist daher gering.*

Begründung SG: Dieser Hauptpunkt bedeutet im Zusammenhang mit der Infrastrukturfinanzierung ein klares Ja zu höheren Trassenpreisen oder zu einer Infrastrukturabgabe. Diese ist nur dort plausibel, wo Streckenabschnitte nachgewiesenermassen die Grenzkosten nicht decken. Eine Erhebung müsste streckenscharf begründet werden und dürfte nicht pauschal zur Deckung der

globalen Infrastrukturfinanzierungslücke verwendet werden. Es ist auch zu beachten, dass sich die stark anwachsenden Unterhaltskosten und Folgekosten aus dem FinöV-Bauprogramm auf jene Netzteile konzentrieren, in die effektiv stark investiert wurde und wo keine adäquate Refinanzierung durch kostendeckende Trassenpreise stattfindet. Grundsätzlich können wir der Aussage zustimmen, dass die „Mobilität heute zu billig ist“. Das gilt aber nicht für alle Nutzer. Zu beachten sind zum Beispiel die sehr stark variierenden Ertragsätze im Personenverkehr (übernutzte Pauschalfahrausweise) oder aus politischen Gründen gewährte Trassenpreissubventionen für den alpenquerenden Güterverkehr. Der Nutzer wird inskünftig für die Finanzierung des Verkehrsbereiches mit steigenden Preisen belastet werden. Es gibt aber durchaus auch Verkehrssegmente, wo die heutige Tarifpolitik als stark überteuert gegenüber Wettbewerbern empfunden wird (z.B. gemeinsame Reise mit mehreren Vollzahlern vs. Auto/Reisecar). Hier sind Differenzierungen in den Tarifmassnahmen angezeigt.

zu Punkt 5

Eine gemässigte Erhöhung der Trassenpreise oder eine IS-Bahnabgabe soll nicht kategorisch ausgeschlossen werden, darf aber nicht zu einem Hauptpunkt der Finanzierungsstrategie werden, wie dies zum Bsp. der Bund bei FIBI macht. Ergänzung AG: ... und wäre mit *Unterhalt und Erneuerung*, aber nicht mit *Neu- und Ausbau* zu begründen (siehe auch Bemerkung Punkt 4).

Ergänzung AG: zu Punkt 6. Die bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds sollen (gemäss den Vorschlägen des Bundes für einen BIF) permanent weitergeführt werden. Neue, nur temporäre Erhöhungen zur Finanzierung eines weiteren Programms - wie in der Ecoplan-Studie vorgeschlagen - erachten wir nicht als zielführend, sondern beurteilen den Vorschlag des Bundes für einen zeitlich unbefristeten Fonds mit konstanten Einnahmequellen als sinnvollere und richtige Lösung. Die Erfahrung zeigt klar, dass der Bedarf und die Nachfrage nach Infrastruktur ein permanentes Bedürfnis ist und nicht mit einem Programm abgeschlossen werden kann. Daher ist eine langfristig angelegte Lösung mit regelmässigen, gesicherten Einnahmen richtig. Die Möglichkeit, neue Mineralölsteuerzuschläge der Schiene zukommen zu lassen, lehnen wir grundsätzlich ab, weil es dem Verursacherprinzip widerspricht. Ergänzung SG: Die erneute Quersubventionierung des öV durch die temporäre Erhöhung des Benzinpreises für Bahn 2030 wird abgelehnt. Sie wird politisch kaum durchsetzbar sein.

Wir würden die Strategie hingegen gerne mit zwei Punkten ergänzen:

1. Finanzierungsstrategie bewegt sich im Rahmen der Aufgaben- und Lastenverteilung gemäss NFA.

Begründung: Eine Änderung der Aufgabenverteilung und eine Lastenverschiebung auf die Kantone kann so kurz nach Einführung der NFA nicht akzeptiert werden.

2. Die ordentlichen Mittel von Bund und Kantone für den öffentlichen Verkehr (und die Verkehrsinfrastrukturen) sollen im Umfang der Wirtschaftsentwicklung angepasst werden.

Ergänzung AG: Insbesondere muss die *Teuerung bei den Beiträgen berücksichtigt werden*.

Begründung: Die Verkehrsinfrastrukturen sind für die wirtschaftliche Zukunft entscheidend und sie müssen mindestens im Umfang der Wirtschaftsentwicklung ausgebaut werden (das wäre für diesen Bereich eine staatsquotenneutrale Entwicklung). Dies gilt umso mehr für den ÖEV, wenn er seinen Anteil an der Verkehrsleistung erhöhen soll. Selbst das vom BAV geforderte reale Wachstum von 0.5% p.a. (EFD; 0%) ist völlig ungenügend. Dieser Grundsatz muss auch für die Bundesmittel für den Verkehrsbereich (Kantonsquoten) gelten.

Ergänzung SZ: Die vorgesehene temporäre Erhöhung des Benzinpreises für Bahn 2030 wird unsererseits begrüsst. Damit auch in Zukunft ein sicheres und leistungsfähiges Nationalstrassennetz zur Verfügung steht, ist die Beschaffung von zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) unumgänglich. Ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik ist weiterhin, eine ausreichende und verlässliche Finanzierung der Verkehrswege sicherzustellen. Bisher dominiert die Finanzierung über die Haushalte von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die Erfahrung zeigt aber, dass über die Haushaltfinanzierung weder der notwendige Finanzierungsbedarf gedeckt, noch die erforderliche Verlässlichkeit sicher gestellt werden kann. Investitionen in die Verkehrswege haben nicht nur einen langen Vorlauf, sie erfolgen zudem über mehrere Jahre, bei Grossprojekten zum Teil sogar über Jahrzehnte. Die jährlich mit den Haushaltsgesetzen

bereitgestellten Mittel entsprechen jedoch häufig nicht den Erfordernissen einer bedarfsgerechten und verlässlichen Infrastrukturfinanzierung.

VD. La présentation par Mme la conseillère fédérale Leuthard, le 20 janvier 2011, apporte l'approche du Conseil fédéral dans le dossier :

Deux points sont à débattre :

- les besoins annuels effectifs de financement de la route et du rail. Il apparaît d'importantes différences entre les propositions du rapport Ecoplan et celles du Conseil fédéral, en particulier concernant les besoins pour la route.
- Mesures de financement : de manière générale, je soutiens les propositions du rapport Ecoplan (à moduler le cas échéant, selon les besoins effectifs).

Les mesures du Conseil fédéral concernant la route sont beaucoup plus modestes que celles du rapport Ecoplan : les besoins à long terme doivent être précisés (voir ci-dessus)

Je suis opposé à la proposition du Conseil fédéral de faire participer les cantons au FinFer à raison de 300 MCHF. Cette mesure doit être remplacée par la proposition Ecoplan visant à augmenter la taxe sur les carburants de 8 cts (440 MCHF).

Il me paraîtrait souhaitable de renoncer à la taxe de 1cts par voyageur-km (160 MCHF) ou de la limiter uniquement aux lignes de chemins de fer du réseau national et régional. Mais, cette mesure va se cumuler avec l'augmentation du prix des sillons. Les besoins de financement du secteur transport, en particulier les projets d'agglomération et le financement de nouveau matériel roulant va induire aussi de nouveaux coûts (amortissements, intérêts, notamment) qui se répercuteront également sur les usagers.

J'entre en matière sur la proposition du Conseil fédéral de plafonner la déduction fiscale pour les déplacements pendulaires, mais selon les modalités à affiner sur la base d'une étude de détail.

NE, CTSO. Le point 5 de la stratégie précise qu'il convient d'éviter un report modal du rail en direction de la route. Il serait souhaitable de franchir un pas supplémentaire en précisant que le prix du transport public ne doit en aucun cas augmenter davantage que le prix du TIM.

GE. Le canton de Genève partage la stratégie en question. Comme le précise son point 5, les contributions supplémentaires à la charge des usagers ne doivent pas provoquer un report modal du rail vers la route. Dans ce contexte, les augmentations prévues doivent impérativement respecter le principe d'égalité de traitement entre les usagers de la route et du rail. Dès lors l'ensemble des effets directs et indirects occasionnés par les mesures prévues doivent être analysés. Par ailleurs, les mesures de financement doivent être en adéquation avec les besoins effectifs tant à court, moyen que long termes, à la fois pour la route et le rail.

VS. La stratégie en 7 points de la CTP nous paraît être une base suffisante pour initier les réflexions sur le financement futur des infrastructures de la route et du rail et de leur exploitation.

JU. Le point 5 de la stratégie précise qu'il convient d'éviter un report modal du rail en direction de la route. Il serait souhaitable de franchir un pas supplémentaire en précisant que le prix du transport public ne doit en aucun cas augmenter davantage que le prix objectif et perçu des transports individuels motorisés. Il s'agit d'être attentif au prix ressenti par l'utilisateur et non pas seulement au prix «objectif». De ce point de vue les récentes annonces d'augmentation future du prix des transports publics sont très mal ressenties. Nous sommes d'avis que le système actuel avec les abonnements forfaitaires (type abonnement général, abonnements communautaires) doit être maintenu avec des prix accessibles. Nous sommes opposés au discours constants insistant sur «la mobilité est trop bon marché» car au final elle conduit par expérience qu'à renchérir les déplacements par transports publics tant dans la réalité qu'au niveau de la perception de la population.

Nous sommes totalement opposés à une forte hausse du prix du sillon. C'est un danger majeur pour

le fonctionnement du réseau suisse des chemins de fer, de ce qui fait sa qualité et son attractivité. C'est aussi de facto un transfert de charges sur les cantons.

BE. Der Kanton Bern unterstützt die Strategie zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen voll und ganz, wie sie in der von der KöV beauftragten Studie von Ecoplan dargestellt ist. Unseres Erachtens sollte jedoch ergänzt werden, dass das langfristige Ziel einer Verkehrsfinanzierungsstruktur durch Mobility Pricing/Road Pricing anzustreben ist.

BL. Wir unterstützen die Hauptpunkte der Strategie. Insbesondere sind für uns folgende Punkte wichtig:

zu Punkt 5: Neben dem Instandsetzungsbedarf alter Strasseninfrastruktur besteht immer noch ein Ausbaubedarf. Zusätzliche Mittel sind demnach notwendig. Zu Punkt 5: Dieser Punkt erscheint uns insbesondere in der Agglomeration zentral. In ländlichen Gebieten stellt sich die Frage, ob eine Konzentration auf weniger Verkehrsträger stattfinden muss (= im Allgemeinen die Strasse), um die knappen Mittel effizienter im städtischen Gebiet einsetzen zu können. Damit wird im ländlichen Raum eine Verlagerung auf die Strasse akzeptiert; diese sollte aber im städtischen Gebiet wieder mehr als kompensiert werden.

Die Erhöhung der benutzungsabhängigen Abgaben für die Mobilität ist grundsätzlich zu begrüßen. Die preisliche Steuerung der Mobilität ist jedenfalls effizienter als generelle Steuererhöhungen. Dabei sollten aber die Preiserhöhungen bei den Strassenbenützern auch gezielt wieder dem Strassenbau und –unterhalt zugute kommen. Wie in der Studie dargestellt, steht auch die Finanzierung der Strassen vor grossen Herausforderungen.

BS. Die sieben Hauptpunkte sind aus unserer Sicht plausibel. Über Punkt 7 (Festhalten am Kantonsanteil LSVA) ist zu diskutieren, falls sich die Kantone in grösserem Masse an der Finanzierung von Bahn 2030 beteiligen sollten. Die Aufhebung des Kantonsanteils LSVA wäre eine Kompensation (vgl. Kap. 3.9 im Bericht Ecoplan).

SO. Wir stimmen den 7 Punkten der Verkehrsstrategie zu.

NW. Die Hauptpunkte der Strategie werden unterstützt. Folgende Ergänzung zu Punkt 6: Ein temporärer Mineralölsteuerzuschlag von 8 Rp/l soll für B2030 verwendet werden können. Begründung: B2030 trägt dazu bei, dass die Strassen entlastet werden.

Generell wird es begrüsst, dass B2030 als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative als Gesamtpaket konzipiert ist: Ausbau und umfassende Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Bahninfrastrukturfonds BIF (Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau). Demzufolge werden Fondslösungen unterstützt.

Wir sind nicht einverstanden mit der Ansicht, dass öV-Benutzer gegenüber dem MIV nicht überproportional belastet werden dürfen. Deshalb ist nur eine temporäre Erhöhung des Benzinpreises angebracht, wobei wir temporär so verstehen, dass bereits jetzt ein verbindlicher Endtermin festgesetzt wird.

LU. Die Hauptpunkte der Strategie werden unterstützt. Folgende Ergänzung zu Punkt 6: Die Bundesvorlage „FABI“ sieht einen neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) vor. Dieser dauerhafte Ansatz wird einer temporären Lösung vorgezogen, denn der Strasse dürfen nicht dauerhaft Mittel entzogen werden.

Generell wird es begrüsst, dass B2030 als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative als Gesamtpaket konzipiert ist: Ausbau und umfassende Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Bahninfrastrukturfonds BIF (Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau). Demzufolge werden Fondslösungen unterstützt. Dieser Fonds darf nicht aus weiteren Mitteln der Kantone gespiesen werden, weil sonst Aufgaben im Zuständigkeitsbereich der Kantone für den Verkehr nicht mehr erfüllt werden könnten. Auch dieser untergeordnete Teil gehört zum Gesamtverkehrssystem, ohne den das nationale Netz keinen Sinn machen würde. Eine weitere Verwässerung der Zuständigkeiten,

Aufgaben und Finanzierungsquellen zwischen Bund und Kanton widersprüche den Grundsätzen des neuen Finanzausgleichs und ist abzulehnen.

ZG. Grundsätzlich unterstützen wir die Strategie.

Uneingeschränkt einverstanden sind wir mit den Punkten 1 (Gesamtverkehrslösung), 2 (Anerkennung des Handlungsbedarfs), 6 (Weiterführung der bisherigen FinöV-Finanzierung) und 7 (Belassen der LSVA-Kantonsanteile).

Beschränkt einverstanden sind wir mit dem Vorschlag 3 (Fondslösungen). Ein einziger grosser Fonds für Bahninfrastruktur ist intransparent und schwierig steuerbar. Insbesondere wenn Kantone mitfinanzieren sollten, müssten griffige Planungsinstrumente für den Fonds entwickelt werden welche Transparenz schaffen und Planungssicherheit über die Bahninfrastruktur bringen.

Gewisse Bedenken hegen wir auch beim Vorschlag 5 (Verlagerung vermeiden). Eine gemässigte Erhöhung der Trassenpreise oder eine IS-Bahnabgabe soll nicht kategorisch ausgeschlossen werden, darf aber nicht zu einem Hauptpunkt der Finanzierungsstrategie werden, wie dies zum Bsp. der Bund bei FABI macht. Der Umstand, dass die Bundesvorlage FABI die Bahnfahrer gegenüber den Automobilisten wesentlich stärker belastet, da im MIV wesentlich tiefere Preisanstiege vorgeschlagen werden, soll entschärft werden.

Abgelehnt wird der Vorschlag 4 (Verursachergerechte Finanzierung) für die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Diesen Hauptpunkt lehnen wir ab, weil er im Zusammenhang mit der Infrastrukturfinanzierung ein klares Ja zu höheren Trassenpreisen oder zu einer Infrastrukturabgabe bedeutet und zu einer Verlagerung vom öV zum MIV führt. Grundsätzlich können wir der Aussage aber zustimmen, dass die „Mobilität heute zu billig ist“. Der Bahnbenutzer wird inskünftig für die Finanzierung des Verkehrsbereiches ohnehin mit stark steigenden Preisen belastet werden. Die aktuell vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungsvorschläge (FABI) sehen bereits im Jahr 2013 höhere Trassenpreise vor, welche über die Bahntarife abgewälzt werden sollen. Eine weitere Erhöhung der Trassenpreise wird zudem für das Jahr 2017 vorgeschlagen. Allein daraus werden gemäss der Bundesvorlage FABI allgemeine Tarifierhöhungen für die öV-Kundinnen und Kunden von 10 bis 12 % entstehen. Zusammen mit der Finanzierung der gleichzeitig wesentlich höheren Betriebskosten sind für die Bahnfahrenden künftige Tarifierhöhungen von 20% absehbar. Umgekehrt soll für Autofahrerinnen und Autofahrer die Autobahnvignette in einem ersten Schritt von Fr. 40.- auf Fr. 100.- angehoben werden. Eine solche Massnahme wird die jährlich anfallenden Gesamtkosten des Autofahrens nur marginal erhöhen. In einem zweiten schritt soll der Benzinzoll um 7 bis 10 Rp./Liter ansteigen. Dies entspricht einer Preiserhöhung von ca. 0.6 bis 0.9% der Fahrkosten (Annahme: durchschnittlicher Verbrauch 6 Liter / 100km und durchschnittlich Gesamtkosten von 70 Rp./km). Eine solche Preisentwicklung widerspricht diametral der bisherigen Verkehrspolitik. Es sollen auch beim MIV finanzielle Anreize geschaffen werden, die eine ähnliche mobilitätshemmende Wirkung erzielen können wie im öV.

Wir würden die Strategie hingegen gerne mit zwei Punkten ergänzen:

1. Finanzierungsstrategie bewegt sich im Rahmen der Aufgaben- und Lastenverteilung gemäss NFA.
Begründung: Eine Änderung der Aufgabenverteilung und eine Lastenverschiebung auf die Kantone kann so kurz nach Einführung der NFA nicht akzeptiert werden.
2. Die ordentlichen Mittel von Bund und Kantone für den öffentlichen Verkehr (und die Verkehrsinfrastrukturen) sollen im Umfang der Wirtschaftsentwicklung angepasst werden.
Begründung: Die Verkehrsinfrastrukturen sind für die wirtschaftliche Zukunft entscheidend und sie müssen mindestens im Umfang der Wirtschaftsentwicklung ausgebaut werden (das wäre für diesen Bereich eine staatsquotenneutrale Entwicklung). Dies gilt umso mehr für den OEV, wenn er seinen Anteil an der Verkehrsleistung erhöhen soll. Selbst das vom BAV geforderte reale Wachstum von 0.5% p.a. (EFD; 0%) ist völlig ungenügend. Dieser Grundsatz muss auch für die Bundesmittel für den Verkehrsbereich (Kantonsquoten) gelten.

UR. Die Hauptpunkte der Strategie werden unterstützt.

Ergänzung zu Punkt 6: Ein temporärer Mineralölsteuerzuschlag von 8 Rp/l soll für B2030 verwendet werden können. Begründung: B2030 trägt dazu bei, dass die Strassen entlastet werden.

Generell wird es begrüsst, dass B2030 als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative als Gesamtpaket konzipiert ist: Ausbau und umfassende Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Bahninfrastrukturfonds BIF (Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau). Demzufolge werden Fondslösungen unterstützt.

GR: Der Formulierung der sieben Hauptpunkte der Strategie können wir zustimmen.

Der Kantonsanteil an der LSVA darf nicht angetastet werden, da bereits heute die Strassenrechnung GR auf erhebliche Mittel aus allgemeinen Steuermitteln angewiesen ist (65 Mio.Fr./Jahr).

Eine zusätzliche (temporäre) Erhöhung des Benzinpreises zugunsten der Bahn 2030 ist hingegen grundsätzlich abzulehnen. Es werden bereits heute namhafte finanzielle Mittel aus Belastungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Finanzierung der Bahn eingesetzt.

TI. Soutient à la stratégie en 7 points des Conférences BPUK/KöV

OW. Grundsätzlich müssen die Mobilitätsangebote auf dem Schweizer Strassen- und Schienennetz auch in Zukunft die Bedürfnisse der Wirtschaft und Bevölkerung erfüllen können. Dabei wird die Mobilität vor allem durch die Anforderungen der Wirtschaft, die räumliche Verteilung der Wohn-, Arbeits-, Geschäfts- und Freizeitorte und die Preise für die Mobilitätsangebote beeinflusst. Während die räumliche Verteilung der Orte durch die Raumplanung bestimmt werden kann, können die Preise der Mobilität durch entsprechende staatliche Vorgaben und Steuern wesentlich beeinflusst werden. Die Verursacher der verschiedenen Verkehrsströme sind deshalb mit staatlichen Finanzmassnahmen massgeblich an deren Kosten zu beteiligen. In diesem Sinne unterstützen wir die 7 Punkte.

AI. Es wird Wert gelegt auf die Feststellung, dass Benzinzollerhöhungen nicht mehr zu Gunsten der Schiene gemacht werden sollten. Aufgrund der Mittelknappheit auch im Strassenbereich ist eine solche Verwendung (und sei sie auch temporärer Natur) nicht angezeigt.

AR. Wir unterstützen die Hauptpunkte der Strategie vollumfänglich.

Wir lehnen jedoch unter den mittelfristigen Massnahmen die Erhöhung des Mineralölzuschlags um 8 Rp./l zu Gunsten der Bahn 2030 ab. Obwohl nicht Thema der Studie, soll die zweite und dritte Erhöhung durch Einsparungen über Hinterfragen der Ausbaustandards bei Schiene und Strasse gelöst werden.

Wir begrüssen die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes.

TG. Die sieben Hauptpunkte der Strategie werden grundsätzlich unterstützt.

Die temporäre Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages zur weiteren Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs Bahn 2030 ist aber grundsätzlich stossend. Die eigentlich zeitlich befristete Massnahme ist, wenn überhaupt klar zu terminieren.

B. Rail

2. Avez-vous des remarques à formuler concernant l'inventaire des coûts supplémentaires en matière d'infrastructures ferroviaires identifiés dans l'expertise Ecoplan?

Cf. Expertise Ecoplan chiffre 2.1 c, illustration 2-3: Principaux projets d'extension en matière d'infrastructures au niveau fédéral pour les années 2010 – 2030 et chiffre 2.3 a, illustration 2-5: coûts supplémentaires rail 2010 – 2030

Résumé

Les surcoûts des infrastructures ferroviaires sont justifiables et **reconnus**.

ZH, SH, SG, SZ, AG: Im Vergleich mit FIBI (Abbildung 11) ergibt sich beim Verlauf der Finanzierungslücke ein ähnliches Bild. Der Bund weist aber v.a. in den Jahren bis 2015 und ab 2030 eine deutlich geringere Finanzierungslücke auf (aktuelle Lücke Substanzerhalt). Aus unserer Sicht sollten die Werte abgeglichen werden, so dass alle von den gleichen Werten sprechen als Grundlage für die Finanzierungsvorschläge. *Variante AG: Die in der Ecoplan-Studie geschätzte Finanzierungslücke entspricht nicht der vom Bund gezeigten Entwicklung. Als Grundlage für die Finanzierungsvorschläge müssen die Werte abgeglichen werden, damit eine akzeptierte gemeinsame Basis für die Beurteilung der Vorschläge vorhanden ist.* In Bezug auf das Finanzierungskonzept wäre vor allem Klarheit zu schaffen, wie gross die aktuelle Finanzierungslücke beim Substanzerhalt der SBB und der KTU ist (auf Basis der Leistungsvereinbarungen 11/12).

VD. Voir ci-dessus. Il convient de mettre en cohérence l'approche du rapport Ecoplan et celle du Conseil fédéral.

VS. Pas de remarque particulière.

NE, JU, CTSO. RAS

GE. Comme l'approche du Conseil fédéral est désormais connue (conférence de presse de Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard du 20 janvier 2011), il convient désormais de mettre en parallèle les résultats de l'expertise Ecoplan avec les analyses du DETEC, tant quant à l'évaluation des besoins engendrant des coûts supplémentaires qu'en matière de solutions de financement, à court, moyen et long termes. A ce titre, l'inventaire des coûts supplémentaires du rapport Ecoplan paraît plus complet et réaliste que celui du Conseil fédéral, notamment en matière d'investissements routiers. De même la définition même des besoins à moyen et long termes doit être clarifiées, partant que cela aura un impact sur la temporalité de l'introduction des mesures de financement prévues. Il en va de même dans le cadre de la priorisation des projets d'infrastructures tant routiers que ferroviaires et leur fonctionnalité effective. Ainsi au niveau genevois, intégrer dans la planification (NEB+ notamment) des projets comme la traversée lacustre à Genève, permettrait d'agir en tant qu'alternative à l'élimination des goulets d'étranglement par l'augmentation de la capacité par l'adjonction de voies supplémentaires. De même, dans le cadre de Rail 2030, la non-réalisation prioritaire de l'extension de la gare de Cornavin (et du noeud de Chatelaine), dont la saturation est prévue à l'horizon 2016 déjà, engendrerait rapidement un blocage de toute la mobilité sur l'Arc Lémanique (y compris sur le réseau routier) et aurait en outre des conséquences économiques dépassant largement le cadre cantonal. L'augmentation du prix de la mobilité pour les usagers doit en effet s'accompagner de façon tangible, conséquente et rapide d'une améliorations des conditions (infrastructures) de ladite mobilité et non de sa péjoration.

BE. Unseres Erachtens sind die identifizierten Mehrkosten für die Schieneninfrastruktur nachvollziehbar. Sie stützen sich auf die Studien der SBB und des BAV über den Mittelbedarf des Netunterhalts und auf die in den Programmen Bahn 2000, ZEB und Bahn 2030 (alte Vorlage) genannten Ausbauprojekte. Damit soll die prognostizierte Mobilitätsnachfrage aufgefangen werden sowie Verbesserungen des Schienennetzes zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs vorangetrieben werden. Allerdings gehen die Prognosen nach wie vor von einem status quo oder nur einer leichten Verschiebung der Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger aus. Die politisch gewünschte Verlagerung auch des Personenverkehrs hin zum öffentlichen Verkehr ist nach wie vor noch nicht abgebildet.

Mit der mittlerweile neu ausgearbeiteten Vorlage zur Entwicklung des Bahnnetzes (Bahn 2030 in Tranchen) geht der Bund von einer rollenden Planung des Ausbaus aus. Der Kanton Bern erachtet es als wichtig, dass diese Planungen von den Kantonen eng begleitet werden können und dass die jeweils aktuellen Ergebnisse in die Mittelherhebungs- und Mittelverwendungsseite der Studie eingestellt werden, um die Finanzierungsvorschläge jeweils anpassen zu können.

BL. Die Kosten für den Ausbau der Schiene sind zweifelsfrei sehr hoch. Diese Investitionen sollten vor allem konkrete Angebotsverbesserungen ermöglichen. Zunächst sollten also konkrete Angebotsplanungen erfolgen und damit der Nutzen ausgewiesen werden, bevor bereits mit sehr hohen Zahlen operiert wird.

BS. Für ZEB dürften die Kosten zu hoch veranschlagt sein: der Bund genehmigte CHF 5,4 Mrd.; für den ersten Umsetzungsschritt sind CHF 2,7 Mrd. vorgesehen. Zu Abb. 2-5 ist nirgends erläutert, weshalb die Mehrkosten für Bahn 2030 bereits ab 2016 anfallen (und nur bis 2027 dauern), diejenigen für den Substanzerhalt ZEB dagegen erst ab 2023.

SO. In der Studie sind die Mehrkosten der Schieneninfrastruktur aus unserer Sicht korrekt dargestellt.

LU, NW. Der erhebliche Mehrbedarf und der Handlungsbedarf bei der Schieneninfrastruktur werden anerkannt.

ZG. Die beiden Studien von Bund und Ecoplan sollten in Bezug auf den Mittelbedarf und die Wirkung der einzelnen Massnahmen abgeglichen werden, damit in späteren Diskussionen wenigstens in diesem Punkt keine Differenzen entstehen.

UR. Der erhebliche Mehr- und der Handlungsbedarf bei den Schieneninfrastrukturen sind gegeben.

GR: Der Nachholbedarf bei der Substanzerhaltung und bedarfsgerechten Erweiterung insbesondere der Privatbahn-Infrastrukturen wie RhB und MGB ist ausgewiesen.

TI. A long terme la réalisation d'un programme efficace pour la modernisation du réseau ferroviaire national (y compris les lignes d'accès aux tunnels de base du S.Gothard et du Monte Ceneri) nécessite des moyens très importants (selon Documentation DETEC pour la consultation des cantons concernant le programme stratégique de développement des infrastructures ferroviaires, avril 2011, de l'ordre d'une grandeur de 45 mia Fr).

AI. Eine Abgleichung der unterschiedlichen Werte ist für das weitere Vorgehen unabdingbar und sofort an die Hand zu nehmen. Es braucht eine „saubere“ Grundlage für die Finanzierungsvorschläge.

AR. Aus unserer Sicht sollten die Werte abgeglichen werden, so dass alle von den gleichen Werten sprechen als Grundlage für die Finanzierungsvorschläge.

In Bezug auf das Finanzierungskonzept wäre vor allem Klarheit zu schaffen, wie gross die aktuelle Finanzierungslücke beim Substanzerhalt der SBB und der KTU ist (auf Basis der Leistungsvereinbarungen 11/12).

TG. Die Mehrkosten für die Schieneninfrastruktur sind nachvollziehbar. Ein Abgleich der differierenden Zahlen ist vor der Einleitung weiterer Verfahrensschritte aber zwingend.

3.1. Pour financer les coûts supplémentaires en matière d'infrastructures ferroviaires

identifiés pour les 20 prochaines années, l'expertise Ecoplan propose à court (a, b) et moyen terme (c, d, e) les mesures suivantes:

- a) Augmentation du prix des sillons de 40% (recettes à hauteur de 320 mio de francs)⁴
- b) Une première augmentation de la contribution de la Confédération et des cantons au titre de la convention de prestations CFF/chemins de fer privés (recettes à hauteur de 320 mio de francs).
- c) Deuxième augmentation de la contribution de la Confédération et des cantons au titre de la convention de prestations CFF/chemins de fer privés (recettes à hauteur de 130 mio de francs).
- d) Redevance temporaire d'infrastructures TP de 1 ct/pkm (recette à hauteur de 130 mio de francs)⁵
- e) Augmentation temporaire de la surtaxe sur les carburants à raison de 8cts/l (recettes à hauteur de 440 millions de francs).

Etes-vous d'accord avec l'ensemble de ces propositions et avez-vous des remarques? En cas de rejet de l'une ou l'autre, voir question suivante.

Cf. Étude Ecoplan au chiffre 4.3, illustration. 4-5: Vue d'ensemble des solutions selon trois espaces temporels

Résumé

Les mesures proposées sont justifiables, mais le concept est rejeté sous cette forme, parce qu'il prévoit une intégration plus forte des cantons dans le financement des infrastructures. Cela implique un **transfert de charges** : le financement des infrastructures ferroviaires des CFF était et reste une tâche purement fédérale. Le financement par les utilisateurs (prix des sillons et redevance d'infrastructures TP de 1 ct/pkm) pose problème en raison du risque de report vers la route et de la marge de manœuvre limitée pour les hausses de tarif destinées au financement du secteur des transports.

ZH, SH, SZ, ZG: Wir lehnen dieses Konzept ab, weil es, ohne dies zu konkretisieren, eine stärkere Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung vorsieht. Dies bedeutet eine Lastenverschiebung bei der Infrastrukturfinanzierung.

Das verstärkte Heranziehen der öV-Nutzer zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur (über Erhöhung der Trassenpreise und öV-Infrastrukturabgabe) ist aus unserer Sicht sehr problematisch, da damit der Handlungsspielraum bei Tarifierhöhungen für die Finanzierung des Verkehrsbereichs eingeschränkt wird. Zudem darf das politische Ziel der Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des öV gegenüber dem MIV nicht untergraben werden.

Ein gegenüber heute verstärktes Heranziehen der MIV-Nutzer zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur (über die temporäre Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags) darf nur dann und nur in dem Mass erfolgen, als es einer verursachergerechten Anlastung der (internen und externen) Kosten entspricht. Dies gilt analog auch für den ÖV-Nutzer. Eine plausible Abschätzung der „wahren“ Kosten muss die wesentliche Grundlage für die Nutzerpreise im ÖV und MIV sein.

SG, TG: Die vorgeschlagenen Massnahmen werden mit einer Ausnahme (Massnahme e) unterstützt.

Die temporäre Erhöhung der Mineralölsteuer zugunsten der Schieneninfrastruktur wird als erneute Querfinanzierung abgelehnt. Bereits heute werden 30% der MIV-Einnahmen zugunsten des ÖV verwendet. Aufgrund der Tatsache, dass die Finanzierung der künftigen

⁴ Il convient ici de mentionner les conséquences pour les cantons, respectivement pour le TRV: une augmentation du prix des sillons à hauteur de 320 millions de francs grève le TRV d'un montant de 80 mio de francs voire plus (estimation grossière; dépend du report de charges sur le TRV). Pour l'utilisateur, cela représente une augmentation d'environ 6 %.

⁵ Un supplément d'infrastructure de un centime par personne-kilomètre (supplément fixe sur le prix des billets et des abonnements) représenterait une augmentation moyenne de 6 %.

Strasseninfrastrukturausbauten noch keineswegs gesichert ist, dürfen keine weiteren zweckgebundenen Mittel mehr entzogen und anderweitig verwendet werden.

AG. Wir nehmen zu diesem Vorschlägen wie folgt Stellung:

Zu a) im Grundsatz einverstanden

Zu b) Ablehnung. Die Kantone gelten die Leistungen direkt ab.

Zu c) Ablehnung. Siehe b)

Zu d) im Grundsatz einverstanden

Zu e) Ablehnung. Das Verursacherprinzip ist einzuhalten.

Ergänzende Bemerkungen:

- stärkere Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung, ohne dies zu konkretisieren. Dies bedeutet eine Lastenverschiebung bei der Infrastrukturfinanzierung vom Bund auf die Kantone, was wir ablehnen. Die Kantone zahlen Trassepreise und gelten damit ihre Bedürfnisse ab.

- temporäre Erhöhungen für eine Programmfinanzierung. Wir favorisieren die Schaffung eines langfristig gesicherten Fonds mit zweckgebundenen Einnahmen in genügender Höhe (siehe Antwort zu Frage 1, Punkt 6).

- Wir halten den Grundsatz, dass die Trassengebühren die durchschnittlichen variablen Kosten decken müssen (inkl. allfälliger Lenkungswirkung) als guten Ansatz, der aufgrund der Finanzierungssystematik des öffentlichen Verkehrs richtig ist. Der Ansatz gibt auch eine gewisse Finanzierungssicherheit für den Verkehrsbereich, da sich die Preisbildung grundsätzlich an objektiven Kriterien orientiert und damit transparent ist.

VD. Voir réponse à la question 1

NE, JU, CTSO. Le dispositif proposé peut faire l'objet d'une approbation sous réserve. (*Alternative JU: Nous sommes opposés à une forte augmentation du prix du sillon. Cela dénature l'intérêt du système suisse des transports fondé sur le cadencement et une offre fréquente, seule solution pour provoquer un transfert réelle de la route vers le rail.*)

Le rapport Ecoplan n'expose pas de manière suffisamment transparente les incidences globales des mesures proposées sur les usagers et sur les cantons. Avec les mesures préconisées dans le rapport Ecoplan, la mobilité augmenterait de 12% pour les transports publics et de 8% pour le TIM. Mais ces 8% ne concernent que les coûts variables qui eux-mêmes représentent 50% des coûts du TIM. Sur le coût total de ces derniers, l'augmentation est donc de 4% et non de 8%. Par ailleurs, les 12% d'augmentation des transports publics concernent uniquement les infrastructures. Les augmentations annuelles de 3 à 5% annoncées par les CFF s'ajouteraient à ces 12%. Si cette interprétation s'avère correcte, on voit bien qu'on s'achemine vers un renchérissement des TP nettement plus fort que pour le TIM.

GE. Globalement, le canton de Genève est favorable aux solutions avancées, partant du principe qu'il ne lui semble pas acceptable que les cantons participent à hauteur de 300 MCHF / an au nouveau Fonds d'Infrastructure Ferroviaires (FinFer), tel que le préconise le Conseil fédéral. C'est notamment pour cette dernière raison que la proposition d'augmenter la surtaxe sur les carburants fait sens. En revanche, la redevance de 1ct/km paraît plus problématique, car elle se cumule à d'autres augmentations importantes prévues au niveau des usagers des transports publics et s'appliquerait à tous les modes de transports publics (risque de report modal). De façon générale, avant de se prononcer plus avant, il convient d'analyser plus précisément et de façon totalement transparente, les incidences globales et systémiques de ces mesures (y compris leurs effets induits indirects) tant sur les cantons (coûts reportés, notamment TRV) que sur les usagers (augmentation tarifaire et impact sur la mobilité et la demande). Il faut en effet relever ici que le développement intensif des transports publics au sein des agglomérations ainsi que notamment l'acquisition de matériel roulant supplémentaire, engendrant également d'importants surcoûts dont il n'est pas tenu compte ici, risque également de se répercuter en sus sur les usagers (cf annonce récente des CFF souhaitant

augmenter annuellement le prix des titres de transport).

VS. Sur le principe, nous partageons l'analyse proposée par la CTP, par contre, nous partons de l'idée que les tâches actuellement dévolues à la Confédération doivent rester de son ressort. Ainsi, en matière de transport public régional, la part des cantons doit être significativement plus faible que celle de la Confédération.

Ainsi pour les points B et C (augmentation de la contribution de la Confédération et des cantons), ces deux mesures ne doivent en aucun cas être l'occasion de voir une fois de plus des transferts de charges existantes et/ou nouvelles de la Confédération vers les cantons !!!

BE. Für den Kanton Bern sind die vorgeschlagenen Massnahmen – im Wissen, dass sie auch eine grosse Belastung der Kantonsbudgets bedeuten - nachvollziehbar mit folgenden Bemerkungen.

- a) Die Erhöhung des Trassenpreises belastet auch den vom Bund und den Kantonen bestellten Regionalverkehr und löst einen erhöhten Abgeltungsbedarf aus. Da Bund und Kantone den Regionalverkehr gemeinsam bestellen, sind auch beim Bund die entsprechenden Budgets anzupassen. Ansonsten stellt die Erhöhung der Trassenpreise eine reine Lastenverschiebung hin zu den Kantonen dar.
- b) Diese Massnahme ist noch entwickelt worden unter der Voraussetzung, dass es zweierlei Kredite gibt, einerseits die LV SBB und andererseits die Rahmenkredite respektive die Leistungsvereinbarungen für die KTUs. Unter dieser Voraussetzung war klar, dass die kantonale Mittel in die jeweiligen kantonalen Infrastrukturen fliessen. Mit dem neu angedachten BIF ist das nicht mehr deutlich. Siehe dazu die Antwort zu Frage 4.
- c) Dito
- d) Grundsätzlich steht der Kanton Bern einer (Teil-)finanzierung durch das Nutzerentgelt offen gegenüber. Unabdingbar ist dabei aber, dass der öffentliche Verkehr auch preislich so attraktiv bleibt, dass eine weitere Verlagerung vom MIV her funktioniert. Das heisst, eine Erhöhung der Mobilitätspreise im öV sollte nur massvoll und stets koordiniert mit der Erhöhung der Kosten des MIVs erfolgen. Folgerichtig ist daher die Massnahme e).

BL. Die meisten der vorgeschlagenen Massnahmen finden unsere Zustimmung, namentlich die Koppelung von Tarifierhöhungen mit höheren Trassengebühren. So kann sichergestellt werden, dass die Mehreinnahmen auch wirklich der unterfinanzierten Bahninfrastruktur zugute kommen und nicht im allgemeinen öV-System versickern. **Hingegen ist ein weiterer Ausbau der kantonalen Mitfinanzierung des öV abzulehnen.** Bereits heute bezahlt der Kanton Basel-Landschaft über 70% der ungedeckten Kosten des Betriebs und der Privatbahninfrastruktur. Eine weitere Erhöhung ist inakzeptabel.

BS. Die vorgeschlagenen Massnahmen bilden einen geeigneten Diskussionsansatz. Wie im Bericht aufgeführt, bestehen aber noch einige Unsicherheiten, speziell was die Grössenordnungen und damit auch die unmittelbaren Auswirkungen betrifft. Wir teilen die Einschätzung gemäss Schreiben KöV vom 19.1.2011 und gemäss Fussnoten unten.

SO. Wir sind einverstanden mit der Erhöhung der Trassenpreise, der öV-Infrastrukturabgabe und der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Dabei ist Wert darauf zu legen, dass die zusätzlichen Einnahmen im öV via Trassenpreis auch in die Finanzierung der Infrastruktur fliessen und nicht anderen Zwecken zukommen.

LU, NW. Grundsatz: Verstärkt verursachergerecht finanzieren; „Mobilität ist heute zu billig“. Wichtig: Die Belastung der öV-Benutzer darf nicht dazu führen, dass eine Verlagerung auf die Strasse stattfindet. *(Ergänzung LU: Die Preiserhöhungen im Schienenverkehr dürfen nicht höher ausfallen als jene auf der Strasse, was im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen und dem Gesamtverkehrsbezug stände.)* Von den Mobilitätsverteuerungen bei Strasse und öV kann ein – beschränkter – dämpfender Effekt auf die Verkehrsnachfrage erwartet werden.

Im Besonderen sind die beiden nachfolgenden Massnahmen wie folgt zu behandeln:

- a) Die Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise soll ausschliesslich zum Sub-stanzerhalt sowie Betrieb und Unterhalt – und nicht für B2030 – gebraucht werden. Geschätzter Beitrag: 320 Mio. CHF.
- b) Die öV-Infrastrukturabgabe von 1 Rp/Pkm soll nur temporär erfolgen. (*Abweichung LU: mit der neuen Bundesvorlage FABI ist die unbefristete Lösung eines BIF einer temporären Lösung vorzuziehen.*)
- c) Geschätzter Beitrag: 160 Mio. CHF.

Einverständnis mit der Gesamtheit der vorgeschlagenen Massnahmen. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren. Die Kantone sind jedoch bereit, erhebliche Mittel beizutragen, sofern ihre Interessen vollumfänglich gewahrt sind (Nutzen für RPV). Einzelne Kantone (z.B. ZG und LU) haben diesen Absichten bereits Taten folgen lassen. Siehe dazu auch Antwort zu Frage 4.

Ergänzung NW: Die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds trägt dazu bei, dass der Finanzierungs-Wirrwarr noch verstärkt wird. Fehlende Transparenz und Steuerbarkeit bleiben weiterhin bestehen.

UR. Einverständnis mit der Gesamtheit der vorgeschlagenen Massnahmen. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren.

Die ö.V.-Infrastrukturabgabe von 1 Rp/Pkm soll mit geschätztem Beitrag von 160 Mio. CHF. muss den Kundinnen und Kunden transparent kommuniziert werden.

Grundsatz: Verstärkt verursachergerecht finanzieren; „Mobilität ist heute zu billig“. Wichtig: Die Belastung der öV-Benutzer darf nicht dazu führen, dass eine Verlagerung auf die Strasse stattfindet. Die Preiserhöhungen im Schienenverkehr dürfen nicht höher ausfallen als jene auf der Strasse, was im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen und dem Gesamtverkehrsbezug stände. Von den Mobilitätsverteuerungen bei Strasse und öV kann ein – beschränkter – dämpfender Effekt auf die Verkehrsnachfrage erwartet werden.

GR. Eine Lastenverschiebung zu Ungunsten der Kantone ist abzulehnen. Die Nutzerfinanzierung ist aufgrund der Gefahr der Verlagerung auf die Strasse und den eingeschränkten Spielraum für Tarifierhöhungen für die Finanzierung des Verkehrsbereichs problematisch.

TI. La hausse des tarifs pour l'utilisation des transports publics doit être coordonnée avec l'évolution des prix pour l'utilisation du réseaux routier ; il faut éviter un transfert du rail à la route.

Une différenciation des prix en fonction de la demande mérite d'être évaluée pour essayer de contenir les pointes de trafic, très coûteuses en terme d'investissement et de gestion.

Le réseaux d'importance national doit être financé par la Confédération.

AI. Wir lehnen das Konzept ab, weil wir mit der stärkeren Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung und der damit verbundenen Lastenverschieben nicht einverstanden sind.

3.2. D'autres solutions de financement sont exposées en annexe de l'expertise Ecoplan.

Parmi ces solutions, quelles sont celles que votre canton considère comme alternatives ou compléments à prendre en considération?

Cf. expertise Ecoplan, chiffre 5, annexe A: Fact Sheets (p. 67 – 78).

Résumé

De nombreux cantons sont d'avis qu'**aucune alternative** n'est nécessaire. Sont citées à plusieurs reprises comme alternatives : **réduction de la déduction des frais de transport** dans l'impôt fédéral direct et l'impôt cantonal, **pour mille de TVA, report du remboursement des fonds FTP** ; une redevance énergétique spécifique ainsi que l'augmentation de la RPLP au profit du fonds d'infrastructure ferroviaire ont également été suggérées. La solution d'un fonds est jugée pertinente : avec sa proposition de création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer), la Confédération a choisi la bonne voie.

ZH, SH, SZ: siehe Ziff. 4 (keine zusätzlichen Alternativen erforderlich). Verweis ZH: Ziff. 6.2.

AG. Wir erachten die in der Ecoplan-Studie als langfristig vorgesehene Strategie einer Fondslösung als sinnvoll. Der Bund hat mit seinem Vorschlag für die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) diesbezüglich den richtigen Weg gewählt. Der Vorteil eines Fonds für Betrieb, Unterhalt und Ausbau ist die Finanzierung und Steuerung aus einer Hand mit einer nachhaltigen Perspektive, d.h. auch einer langfristigen Betrachtung der finanziellen Auswirkung von neuen Infrastrukturvorhaben. Zudem gelten dann für alle Vorhaben die gleichen Finanzierungsregeln. Damit gibt aus Sicht eines Kantons keinen Anreiz mehr, ein bestimmtes Finanzierungsgefäss zu bevorzugen und die komplizierte, nicht zweckmässige Mischfinanzierung eines Projektes aus verschiedenen Töpfen fällt weg. Allerdings können wir nicht allen Bundes-Vorschlägen für die Alimentierung dieses Fonds zustimmen.

Unterstützenswürdig ist die Weiterführung der bisherigen FinöV-Einlagen und der Speisung mit allgemeinen Bundesmitteln. Als neue Finanzierungsquellen erachten wir die Streichung des Fahrkostenabzugs als sehr kritische Massnahme. Wir bezweifeln, ob die erwartete Wirkung erzielt werden kann, denn sie bringt nur eine Reduktion der steuerlichen Belastung, die kaum abgeschöpft werden kann. Diese Massnahme entspricht indirekt dem Pendlerzuschlag auf den öV Tickets, dem wir ebenso kritisch gegenüber stehen. Langfristig ist wie in der Ecoplanstudie erwähnt ein Übergang zu Mobility Pricing im öV und MIV sinnvoll und entspricht auch den raumplanerischen Zielen des Bundes.

SG. Die einzige vertretbare und zukunftsgerichtete alternative Finanzierung muss über das Mobility-Pricing gesucht werden. Dieses wäre verursachergerecht und entspräche den verschiedenen Interessenlagen. Zudem wäre damit diese auch betriebswirtschaftlich begründet, transparent und nachvollziehbar.

Eine andere Variante wäre die, dass die speziell profitierenden Kantone sogenannte Kantonsbeiträge zahlen müssten (analog der früheren Nationalstrassenregelung).

VD. Réduction de la déduction fiscale pour frais de déplacement des pendulaires.

NE, JU, CTSO. Malgré leur mauvaise réputation, deux mesures devraient impérativement rester dans le débat à ce stade (l'une est d'ailleurs également proposée par le DETEC) :

a) utilisation d'un ou deux pour mil de TVA, soit une partie des quatre pour mil affectés jusqu'en 2017 pour assainir l'AI et

b) la réduction de la déduction des frais de déplacement (proposée par le DETEC), est à envisager. A défaut de supprimer cette déduction – qui actuellement encourage l'utilisation de la voiture –, elle pourrait être réaménagée de manière à ne pas contredire la politique d'encouragement à utiliser les transports publics. (Ergänzung JU : D'autre part, cette mesure n'est politiquement soutenable que si

l'ensemble des régions du pays bénéficient réellement des investissements ferroviaires. Les annonces faites ces dernières semaines ne vont pas malheureusement dans ce sens et nous laissent très sceptiques sur les chances d'une telle proposition.)

GE. La réduction de la déduction fiscale concernant les frais de déplacement non retenue par le rapport Ecoplan, mais par le Conseil fédéral qui retient l'idée d'un plafonnement pour les déplacements pendulaires, se doit d'être considérée et étudiée de façon plus précise. S'il ne s'agit pas de pénaliser ici les pendulaires impératifs, cette mesure pourrait éventuellement avoir un impact dans la perspective d'une réduction progressive de la croissance de la mobilité liée notamment au développement et à l'amélioration des infrastructures de transport (en combinaison avec d'autres mesures d'aménagement du territoire et de rééquilibrage des bassins de vie et d'emplois). Le système de concession avec un PPP devrait éventuellement être envisagé également comme alternative de solution de financement pour des projets ferroviaires de portée nationale.

VS. Délai insuffisant pour se prononcer.

BE. Der Grossteil der Infrastrukturausbauten wird nach wie vor steuerfinanziert bleiben müssen, da der Belastung der Nutzerinnen und Nutzer auch schon aus volkswirtschaftlichen Gründen Grenzen gesetzt sind. Optionen können durchaus auch das Mehrwertsteuer-Promille und die Reduktion des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer und der Staatsteuer sein. Vorzuziehen sind dabei jedoch Massnahmen, die auch einen Lenkungseffekt hin zu einer raumplanerisch sinnvollen Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung erzeugen können. Natürlich ist hier auch das mobility Pricing/Road Pricing zu erwähnen.

BL. Alternativ ist es denkbar, die Rückzahlung der FinöV-Gelder um einige Jahre hinauszuzögern, sofern dies mit dem neuen BIF-Modell nicht ohnehin erfolgen wird. Es besteht im Bereich der Ausbaufinanzierung nämlich nicht eine Unterfinanzierung, sondern in den Jahren 2018-2023 vor allem eine Liquiditätslücke bei der Realisierung der Massnahmen aus ZEB. Es wäre im Falle von grossen Überschüssen in der Bundeskasse zudem durchaus zu überlegen, den FinöV-Fonds teilweise zu entschulden.

BS. - Reduktion Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer. Über analoges auf kantonaler Ebene wäre zu diskutieren.

- Differenzierte Tarife im öffentlichen Personenverkehr bzw. Mobility Pricing ÖV
- Zweckgebundene Energieabgabe

SO. Priorität 1: Reduktion des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer.
Priorität 2: Agglomerationsabgabe.

LU, NW. Finanzierungsquellen des Bundes:

- a) Erhöhung LSVA zugunsten Bahninfrastrukturfonds: Da die LSVA eine Internalisierungsabgabe ist, ist die Verwendung ihrer Einnahmen grundsätzlich offen (Zweckbindung für die Strasse ist aus konzeptioneller Sicht nicht erforderlich).
- b) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer: Diese Massnahme ist einfach umsetzbar (*Ergänzung NW: ...und hat auch eine Signalwirkung*).

Finanzierungsquellen der Kantone:

- a) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Einkommenssteuer: Diese Massnahme ist einfach umsetzbar (*Ergänzung NW: ...und hat auch eine Signalwirkung*).
- b) Eine weitere Mehrwertabschöpfung ist generell abzulehnen, weil diese bereits über die allgemeine Besteuerung, die Liegenschaftssteuern und die Grundstückgewinnsteuern erfolgt. Zusätzliche wesentliche Mitteln können daraus nicht erzeugt werden. Im Übrigen wurde im Kanton Luzern, die Erlöse aus den erwähnten Steuern von Kanton und Gemeinden

stark beeinflusst, so dass bis heute geltende Gleichgewicht der Aufteilung der Einnahmen zwischen Kanton und Gemeinden erheblich gestört würde. *(Variante NW: Mehrwertabschöpfung für die öV-Erschliessung: Die Umsetzung ist aus heutiger Sicht eher fraglich.)*

ZG. Der reduzierte Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer, wie auch allenfalls bei den kantonalen Steuern wäre relativ einfach umsetzbar, würde eine verursachergerechtere Belastung bringen und hätte raumplanerisch und verkehrsplanerisch erwünschte Auswirkungen.

UR.

Finanzierungsquellen des Bundes:

- a) Erhöhung LSVA zugunsten Bahninfrastrukturfonds: Da die LSVA eine Internalisierungsabgabe ist, ist die Verwendung ihrer Einnahmen grundsätzlich offen (Zweckbindung für die Strasse ist aus konzeptioneller Sicht nicht erforderlich).
- b) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer ist gut zu prüfen. Vor allem Pendlerkantone wären dadurch benachteiligt.
- c) Anpassung Autobahnvignette und Ausgabe einer Kurzzeitvignette, um das vorhandene Kundenpotenzial sicherzustellen (u.a. touristische Fahrten). Die Erhöhung LSVA und Autobahnvignette tragen dazu bei, dass die Nutzung des neuen Gotthard Basistunnels (Verkehrsverlagerung) gefördert wird. Mehreinnahmen von 270 Mio. CHF.
- d) Zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille für die ö.V.-Infrastruktur, benötigt jedoch eine Volksabstimmung.

Finanzierungsquellen der Kantone:

- a) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Einkommenssteuer siehe oben b).

GR: Dem in der Zusammenfassung der KöV-Umfrage wiedergegebenen Standpunkt können wir beipflichten. Die Schaffung eines BIF ist grundsätzlich zu begrüßen; allerdings müsste auch der Substanzerhalt der Privatbahn-Infrastrukturen analog der SBB-Infrastruktur vollständig über diesen Fonds finanziert werden.

Der Verzicht auf die Verzinsung und/oder die Rückzahlung der FinöV-Darlehen ergibt zusätzliche Mittel für den BIF von bis zu 800 Mio.Fr. pro Jahr. Damit könnte die Finanzierungsproblematik NFA-konform und einfach gelöst werden (Änderung Reglement FinöV-Fonds durch den Bundes-rat). Neue finanzielle Beiträge der Kantone von 300 Mio.Fr. würden nicht mehr benötigt. Die Schieneninfrastruktur bleibt eine reine Bundesaufgabe, was die Steuerbarkeit und Effizienz erhöht.

TI. La prolongation du fonds de financement est très importante.

Comme source alternative de financement on pourrait considérer une augmentation de la TVA. Cela peut être justifié par le rôle stratégiques des infrastructures pour améliorer la compétitivité de l'économie nationale.

AI, AR. Aus unserer Sicht sind keine Alternativen erforderlich.

TG. Auf jeden Fall sind verursachergerechte Alternativen (Mobility Pricing o.ä.) zu prüfen oder allenfalls diejenigen Kantone in die finanzielle Pflicht zu nehmen, die von den Infrastrukturanlagen profitieren.

4. Quel est votre avis concernant l'attente formulée par la CF Doris Leuthard selon laquelle les cantons (outre les usagers du rail et la Confédération) doivent contribuer dans une large mesure au financement de Rail 2030?

Dans tous les cas, les reports de charges indirects devraient être reconnus comme une contribution des cantons. Il est également question d'un financement uniforme des infrastructures, avec la Confédération comme commanditaire unique (au lieu du cofinancement de projets individuels).

Résumé

Aussi bien les propositions d'Ecoplan que celles de la Confédération prévoient une hausse de la contribution des cantons au financement des infrastructures. Un **transfert de charges de la Confédération aux cantons est refusé**. Dans le secteur du transport régional de voyageurs, où la Confédération devrait supporter 50 % de la tâche commune, les contributions fédérales ne peuvent pas non plus suivre cette augmentation et les cantons interviennent régulièrement pour compléter les moyens manquants. Actuellement, les cantons apportent déjà une contribution importante au financement des infrastructures ferroviaires, dans le cadre légal surtout les cantons disposant de chemins de fer privés, mais aussi tous les cantons, au-delà des dispositions légales, en cas d'extension du réseau CFF. La Confédération doit donc s'assurer des moyens suffisants pour l'infrastructure ainsi que pour l'exploitation des transports publics. Les cantons vont déjà être fortement sollicités avec les indemnités accrues pour le secteur des transports.

On envisage la possibilité d'une **participation partielle des cantons** aux investissements d'extension, **dans la mesure où ceux-ci apportent un bénéfice aux cantons**. Il est utile de définir des **règles et critères clairs** applicables dans toute la Suisse. Il faut en particulier veiller à ce que, conformément aux réglementations actuellement en vigueur, les moyens cantonaux soient effectivement utilisés sur le territoire cantonal correspondant ou, sur les voies intercantionales, qu'ils génèrent au minimum un bénéfice pour le territoire cantonal. Un cofinancement doit obligatoirement impliquer une **consultation** lors de la réalisation (par ex. calendrier). Il est impensable de contraindre les cantons à participer au financement sans y associer l'obligation pour la Confédération de réaliser l'investissement à la date prévue. C'est seulement sur une telle base que le principe de participation financière des cantons peut être envisagé. **Le montant annuel de CHF 300 millions à la charge des cantons est jugé très élevé, ou rejeté.**

ZH, SH, AR, SG, SZ, AG: Sowohl die Ecoplan-Vorschläge als auch FIBI sehen höhere Kantonsbeiträge an die Finanzierung der Infrastruktur vor. Eine Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird aber abgelehnt.

Die anteilmässig höheren Kosten im Rahmen der Entwicklung der Infrastruktur sind zweifelsohne durch kantonale Mittel zu finanzieren. (*Variante AG: Die NFA-Regelungen sind beizubehalten. Bereits im Rahmen der heutigen Verteilschlüssel werden die Kantone bei zusätzlichen Infrastrukturausbauten Mehrkosten tragen.*) Zusammen mit den höheren Abgeltungen für den Verkehrsbereich werden die Kantone hier stark gefordert werden. Es ist auch davon auszugehen, dass die Nutzer im Sinne der Verursacherfinanzierung stärker für die Finanzierung des Verkehrsangebots einbezogen werden müssen.

Als Alternative für die Infrastrukturfinanzierung unterbreiten wir folgenden Vorschlag: (*Alternative AG: Trotz eines von uns unterstützten einheitlichen Fonds für die gesamte Infrastrukturfinanzierung (Vorschlag BIF, siehe Punkt 3.2) sollten die folgenden Grundsätze für die Abdeckung der entstehenden Kosten beachtet werden*).

Substanzerhalt:

Die Entwicklung der ordentlichen Bundesmittel für den Substanzerhalt der Verkehrsinfrastruktur gemäss heutiger Aufgabenteilung sind ungenügend. Die heute bestehende und in ihrer Grössenordnung noch zu verifizierende Finanzierungslücke ist allein auf die Finanzpolitik des Bundes in den letzten Jahren zurückzuführen. Dies ist durch den Bund zu korrigieren. Mit einem darauf ansetzenden „normalen“ Wachstum der Mittel für den Substanzerhalt könnte mindestens ein

Grossteil der Folgekosten der Grossprojekte gedeckt werden.

- Zielwachstumsrate des Bundes für den öffentlichen Verkehr für die ordentlichen Mittel ist im Umfang der Wirtschaftsentwicklung (*Ergänzung AG: und der Teuerung*) anzupassen. Die kantonalen Anteile würden sich bei den KTU entsprechend den Kostenteiler entwickeln. *Bemerkung ZH, SH, SG, SZ: Diese Forderung ist mit Nachdruck auch für die Verkehrsbereich zu stellen (Anpassung der Kantonsquoten).*
- Einmalige Anpassung der ordentlichen Bundesmittel zur Deckung der bestehenden Finanzierungslücke. Sofern bei den KTU eine Finanzierungslücke bestehen würde, hätten die Kantone auch einen anteilmässigen Beitrag zu leisten (Finanzierung sollte aus allgemeinen Kantonsmittel möglich sein).
- Die Refinanzierung ist grundsätzlich Sache des Bundes.
- *Ergänzung ZH, SH, SG, SZ: Subsidiär müsste ein Instrument der Nutzerfinanzierung (in erster Linie über die Trassenpreise) geprüft werden, falls Bund und Kantone die gemäss heutiger Lastenverteilung entstehenden Mehrkosten des Substanzerhalts aus den neuen Angeboten über die ordentlichen Mittelenerhöhungen nicht finanzieren könnten. (Subsidiär: falls die Mittel gemäss Zielwachstum nicht ausreichen oder das geforderte Zielwachstum aus „wichtigen“ Gründen nicht vollständig erreicht werden kann.)*

Ausbauten:

Bahn 2030 ist ein nationales Projekt und durch den Bund zu finanzieren. Der Finanzierungsanteil der Kantone an den regionalen Netzen (IFG und KTU-Kantonsanteile) ist bereits heute hoch und kann nicht erhöht werden. Es ist den Kantonen zu überlassen, ihren steigenden Mittelbedarf zu organisieren, z. Bsp. über die Reduktion des Fahrkostenabzugs bei den kantonalen Steuern.

- Weiterführung FinöV
- Weiterführung der Beteiligung der Kantone an den Erweiterungsinvestitionen wie heute (mit klareren Regeln und Kriterien)
- Temporäre oder unbefristete Erhöhung des Mineralölzuschlags, um die Finanzierungslücke während der Periode mit grossen Rückzahlungen der Bevorschussung des FinöV-Fonds zu schliessen.

(Alternative AG: Ausbauten:

Auch wenn der Bund alleiniger Besteller der Infrastruktur ist, sehen wir durchaus die Möglichkeit der teilweisen Beteiligung der Kantone an den Erweiterungsinvestitionen, sofern sie den Kantonen einen Nutzen bringen. Dies entspricht ja bereits heute der Praxis bei SBB-Infrastrukturausbauten. Je nach Interessenlage der Kantone für die Entwicklung des Regionalverkehrs leisten sie bereits heute Beiträge an die SBB Infrastruktur. Dies kann weiterhin so gehandhabt werden. Sinnvoll ist es, klare Regeln und Kriterien festzulegen, aber auch einen „Verhandlungsspielraum“ offen zu lassen. Eine Mitfinanzierung muss aber auch eine verbindliche Mitsprache bei der Realisierung (z.B. Zeitpunkt) bringen. Es kann nicht angehen, dass die Kantone zur Mitfinanzierung verpflichtet werden, ohne die Verpflichtung des Bundes, zum geplanten Zeitpunkt die Realisierung der Investition auszulösen. Der Kanton Aargau handhabt dies seit Jahren so betreffend Beiträge der Gemeinden an Bahnhofsausbauten und Erweiterungen. Dies funktioniert gut.)

VD. Voir notre réponse à la question 1.

En fin de compte, d'éventuels financements cantonaux seraient assurés par les contribuables et les usagers selon des modalités distinctes.

Il me paraît important de mettre la priorité sur les mesures qui répondent aux objectifs d'une mobilité durable. Il s'agit notamment de freiner la croissance de la mobilité liée au développement des infrastructures de transports, de favoriser un aménagement du territoire contribuant à limiter la croissance de la mobilité et enfin de favoriser le report modale vers les transports publics et les mobilités douces.

NE, JU, CTSO. Au préalable, il convient de clarifier l'ensemble des incidences des mesures proposées sur les cantons. A la lumière du résultat, la discussion sur une contribution supplémentaire des cantons pourra débiter.

Ergänzung JU : Le canton du Jura doit constater que depuis les annonces des intentions du Conseil fédéral, les investissements prévus sur des parties du réseau (ligne du Pied du Jura, ligne Bienne-Delémont-Bâle) nous intéressant ont déjà été déclarés comme abandonnés tant par l'OFT que par les CFF. Ce n'est pas tolérable et ne nous incite pas à envisager de soutenir des mesures prévoyant des contributions supplémentaires de la part des cantons.

GE. Outre la nécessaire clarification des impacts financiers des mesures précitées sur les cantons, il nous paraît impératif que ni une diminution de la part RPLP distribuée aux cantons, ni une contribution annuelle systématique au FinFer, ne fasse partie des solutions retenues. A travers le trafic régional voyageurs, le développement des transports urbains et d'agglomération (y compris cofinancement d'infrastructures ferroviaires), le pré-financement de parts fédérales, le canton de Genève et nombre d'autres cantons contribuent d'ores et déjà largement au développement des infrastructures et de l'offre de mobilité. A ce titre, le Grand Conseil genevois a adopté la semaine dernière un train de lois sur le développement des infrastructures ferroviaires et sur les infrastructures cantonales de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Une partie des crédits votés (au total plus de CHF 320 millions) est destiné à accélérer la réalisation d'infrastructures d'importance suprarégionale et à améliorer la ligne ferroviaire Genève-Lausanne. Ces développements ont aussi des impacts sur la mobilité au niveau nationale, dépassant souvent leur fonctionnalité strictement locale. La Confédération doit très clairement continuer de jouer à l'avenir le rôle principal dans l'entretien et le développement des infrastructures à caractère nationale.

VS. Les infos manquent pour se prononcer dans le détail. La solution à retenir par le Conseil fédéral doit clairement prendre en compte les moyens limités des cantons dans le domaine des infrastructures. En outre, un modèle de financement proposé par la Confédération doit en tous les cas permettre d'éviter la répétition de ce que les cantons viennent de vivre, avec l'aliénation des moyens financiers de la BNS pour le prochain exercice comptable des cantons.

BE. Die Kantone beteiligen sich jetzt schon in umfangreichem Masse an der Finanzierung der Bahninfrastrukturen, im gesetzlichen Rahmen insbesondere die Privatbahn-Kantone, aber auch alle Kantone über die gesetzlichen Regelungen hinaus bei Ausbauten des SBB-Netzes.

Interessant ist auch, dass der kantonale finanzierte Infrastrukturausbau der Ortsnetze ebenfalls Nutzen im Fernverkehr generiert. So zeigt die Wirtschaftlichkeitsrechnung des Projektes Tram Region Bern, dass dieses Projekt beim SBB-Fernverkehr jährlich zusätzlich ungefähr 25 Millionen Pkm generiert, was einen jährlichen indirekten „Mitteltransfer“ von 3 bis 5 Millionen Franken hin zur SBB bedeutet. Den Hauptfinanzierungsanteil von Ortsverkehrsinvestitionen tragen aber die Kantone und die Gemeinden. Allfällige Gewinne des Fernverkehrs, die in den Zielsetzungen des Bundesrates für die SBB vorgegeben werden, sollten nicht zuletzt auch daher in die Infrastrukturfinanzierung zurückfliessen.

Der Kanton Bern begrüsst die Bemühungen, die Infrastrukturfinanzierung zu vereinheitlichen und den gesamten Mittelfluss in einen gesetzlich geltenden Rahmen zu fassen. Eine Mitteleinlage der Kantone in einen solchen Fonds ist für den Kanton Bern durchaus vorstellbar. Jedoch sind dabei die bereits heute getätigten Investitionen der Kantone zu berücksichtigen und anzurechnen. Kantone mit hohem Privatbahnanteil sollten auch bei einer allfälligen Neuordnung der Kantonsquoten nicht doppelt bestraft werden.

Insbesondere aber ist zu beachten, dass kantonale Mittel nach den derzeit geltenden Regelungen tatsächlich auch im jeweiligen Kantonsgebiet eingesetzt werden respektive auf interkantonalen Strecken zumindest im jeweiligen Kantonsgebiet Nutzen generieren. Wenn der Bund als alleiniger Besteller von Infrastrukturleistungen auftritt, sollte den Kantonen bei einer pauschalierten Finanzierungsbeteiligung ein entsprechendes Mitbestimmungsrecht eingeräumt werden. Es gilt zu vermeiden, dass der Bund die Mittel nach Gutdünken oder gar nur nach Vorschlägen des

bundeseigenen Verkehrsbetriebes verteilt.

Ebenfalls gilt es bei einem einheitlichen Fonds, der sowohl die Finanzierung der Erweiterung als auch des Unterhalts des Netzes beinhaltet, zu beachten, dass von den Parlamenten beschlossene Erweiterungen und auch allfällige Anpassungen des Netzes an die Verkehrsbedürfnisse nicht zu Gunsten des Unterhalts auf die lange Bank geschoben werden. Die für neue Projekte eingestellten Mittel müssen diesem Zweck vorbehalten bleiben. Der Mittelversuch aus dem FinÖV-Fonds hin zum Unterhalt, wie mit der LV SBB 2011-12 bereits geschehen, darf sich nicht wiederholen.

BL. Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass es nun vor allem am Bund liegt, seine zukünftige öV-Strategie festzulegen. Grosse Ausbauten in Aussicht zu stellen und gleichzeitig den finanziellen Rückzug im Bereich des öV weiterzuführen, passt nicht zusammen.

BS. Im Falle einer Mitfinanzierung der Kantone braucht es klare, schweizweit gültige Spielregeln (keine Sonderlösungen zwischen SBB und einzelnen Kantonen). Dabei sind diejenigen finanziellen Leistungen, die die Kantone bisher allein gegenüber der SBB erbracht haben, in die Überlegungen miteinzubeziehen. Keinesfalls darf es zu einer weiteren Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone kommen. Voraussetzung dafür ist auch, dass die Zuständigkeitsfrage bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur vorgängig zwischen Bund und Kantonen geregelt ist (i.R. der Bahnreform 2.3).

Erst auf einer solchen Grundlage ist eine Mitfinanzierung der Kantone grundsätzlich diskutabel. Es kann dabei nur um Vorhaben gehen, die primär dem Regionalverkehr (inkl. S-Bahnen) dienen. Eine Mitfinanzierung ist auch gegenüber einer Vorfinanzierung (wie in ZEB angedacht) vorzuziehen, da diese nach wie vor mit grösseren Unsicherheiten verbunden ist (v.a. bezüglich Rückzahlungsgarantie). Allerdings beurteilen wir der Umfang von jährlich CHF 300 Mio. zu Lasten der Kantone sehr hoch. Grundsätzlich muss der Personenfern- und Güterverkehr Aufgabe der marktverantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen bleiben. Somit muss der Bund weiterhin für diejenigen Grossprojekte, die primär dem Fern- und Güterverkehr dienen, allein verantwortlich sein.

SO, TG, AI. Eine Lastenverschiebung zu den Kantonen wird ausdrücklich abgelehnt. *Ergänzung SO:* Hingegen sind wir bereit, einen Beitrag an Planungen und Studien für solche Infrastrukturprojekte zu leisten (siehe auch Antwort auf Frage 2).

LU, NW. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren. Die Kantone sind jedoch bereit, erhebliche Mittel beizutragen, sofern ihre Interessen gewahrt sind (Nutzen für RPV). *Ergänzung LU:* Die vom Bundesrat vorgeschlagene Pauschalbeteiligung der Kantone am Bahninfrastrukturfond mit jährlich 300 Millionen Franken ist abzulehnen. Dadurch würden entscheidende Mittel der Kantone für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Verkehrsbereich fehlen, so dass dieser Teil des Verkehrsnetzes nicht den Bedürfnissen entsprechend gebaut und unterhalten werden könnten. Der Kanton Luzern ist jedoch bereit, konkrete Projekte in bedeutendem Umfang mitzufinanzieren, wenn ihm dadurch ein konkreter ausgewiesener Nutzen entsteht. Dies ist beispielsweise beim Tiefbahnhof Luzern der Fall. Die Kantone Zug und Luzern haben diesen Absichten bereits Taten folgen lassen.

Wichtig ist zu definieren, von welcher Basis aus die Kantone ggf. mitfinanzieren sollen. Denn schon bisher hat sich der Mitfinanzierungsanteil der Kantone an Infrastrukturen, ohne dass dies gesetzlich vorgesehen gewesen wäre, laufend erhöht. *Ergänzung NW:* Wenn man diesen bisherigen Beitrag berücksichtigt, dürften die Kantone ihren Anteil bereits weitgehend geleistet haben. Sodann ist zu berücksichtigen, dass die Kantone über die Abgeltungen an den RPV auch die erhöhten Trassenpreise bezahlen werden. *Ergänzung LU:* Die vorgeschlagene Beteiligung der Kantone am Fonds ist aus den unter Ziffer 1 aufgeführten Gründen systemisch falsch und widerspricht den Grundsätzen des Finanzausgleiches. *Ergänzung NW:* Doppelbelastungen lehnen wir grundsätzlich ab.

ZG. Eine Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird abgelehnt. Der wachsende Bedarf bei den Privatbahnen verursacht auf Seiten der Kantone einen laufend höheren Finanzierungsbedarf. Auch bei den Abgeltungen im Verkehrsbereich, wo die Kantone nicht nur für ihren Anteil Mehrkosten übernehmen müssen, sondern schleichend immer mehr für die fehlende Finanzierung beim Bund einspringen müssen, werden die Kantone sehr stark gefordert werden.

Die Finanzierungslücke beim Bund ist vor allem auf die Finanzpolitik des Bundes in den letzten Jahren zurückzuführen. Dies ist durch den Bund zu korrigieren. Mit einem darauf ansetzenden „normalen“ Wachstum der Mittel für den Substanzerhalt könnte mindestens ein Grossteil der Folgekosten der Grossprojekte gedeckt werden.

UR. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren. Diesbezüglich ist in der laufenden Bahnreform immer noch die Fragestellung über die Infrastrukturfinanzierung (Aufteilung Grund- und Ergänzungszugnetz) offen. Eine einheitliche Infrastrukturfinanzierung durch den Bund wurde von der Mehrheit der Kantone begrüsst und wäre analog Strassennetz sinnvoll.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass die Kantone über die Abgeltungen an den RPV auch die erhöhten Trassenpreise bezahlen müssen.

Der Kanton Uri trägt seit Jahren erhebliche Lasten (mit Abbau der Bundesstellen und Bau der neu-entstandenen Alpentransversale), welche weder finanziell noch durch Ressourcen vollständig aufgefangen wurden.

GR: Höchstens im Rahmen eines Gesamtpaketes bzw. einer „Opfersymmetrie“ Bund/Kantone denkbar. Es wäre hingegen anzustreben, im Sinne einer klaren Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen die Bahninfrastrukturkosten aus Bundesmitteln zu finanzieren.

Der Verzicht auf die Verzinsung und/oder die Rückzahlung der FinöV-Darlehen ergibt zusätzliche Mittel für den BIF von bis zu 800 Mio.Fr. pro Jahr. Damit könnte die Finanzierung ohne neue Kantonsbeiträge NFA-konform und einfach gelöst werden (Änderung Reglement FinöV-Fonds durch den Bundesrat). Neue Beiträge der Kantone von 300 Mio.Fr. müssten nicht beansprucht werden. Die Schieneninfrastruktur bleibt eine reine Bundesaufgabe, was die Steuerbarkeit und Effizienz erhöht.

TI. Nous partageons entièrement l'avis de la CTP du 3.2.2011. Une participation cantonale au financement pourrait être envisagée seulement en présence d'un programme d'investissement qui porte des avantages spécifiques pour les régions touchées et/ou pour des mesures supplémentaires demandées par les Cantons.

OW. Wir wehren uns insbesondere auch im Sinne von Punkt 7 der Strategie gegen eine generelle, zusätzliche Beteiligung der Kantone an der Finanzierung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen, sei dies über eine Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA oder über einen allgemeinen, nicht regional eingesetzten Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF).

C. Route

5. Avez-vous des remarques à formuler concernant l'inventaire des coûts supplémentaires en matière d'infrastructures routières identifiés dans l'expertise Ecoplan?

Cf. Expertise Ecoplan chiffre 2.1 c, illustration 2-3: Principaux projets d'extension en matière d'infrastructures au niveau fédéral pour les années 2010 – 2030 et chiffre 2.3 b, illustration 2-6: coûts supplémentaires routes nationales 2010 – 2030.

Résumé

Les surcoûts prévisibles sont **justifiables**.

SG, TG. Die in der Ecoplan-Studie dargestellten zu erwartenden Mehrkosten in der Strasseninfrastruktur auf Bundesebene sind nachvollziehbar. Es muss festgehalten werden, dass der Druck auf die kantonalen Strassennetze steigen wird und auch hier massive zusätzliche

Ausbaukosten anfallen werden.
AR, FR, LU, NW, SH, SZ, ZH. Keine Bemerkungen.
AI. Die Mittelknappheit entsteht zum Teil auch aufgrund von erwarteten Rückgängen bei der Mineralölsteuer. Diese Rückgänge treffen auch die Kantone über die Beiträge aus diesem Ertrag. Der Bund sollte diese Rückgänge der Beiträge an die Kantone kompensieren und in seinen Modellen berücksichtigen. (Es ist nicht ersichtlich, ob dies geschehen ist oder nicht).
TI. L'analyse est réaliste e plausible. Les besoins futurs sont élevés.
GR. Die Ausbauten öV und MIV sind aufeinander abzustimmen.

6.1. Pour financer les coûts supplémentaires en matière d'infrastructures routières identifiés pour les 20 prochaines années, l'expertise Ecoplan propose à court (a, b) et moyen terme (c, d) les mesures suivantes:

a) Augmentation de la vignette autoroutière de 40 à 100 CHF (recettes à hauteur de 270 millions de francs)⁶

b) Première augmentation de la surtaxe sur les carburants à raison de 8cts/l (recettes à hauteur de 440 millions de francs)

c) Deuxième augmentation de la surtaxe sur les carburants à raison de 8cts/l (recettes à hauteur de 440 millions de francs)

d) Troisième augmentation de la surtaxe sur les carburants à raison de 8cts/l (recettes à hauteur de 440 millions de francs)

Etes-vous d'accord avec l'ensemble de ces propositions et avez-vous des remarques? En cas de rejet de l'une ou l'autre, voir question suivante.

Cf. Étude Ecoplan au chiffre 4.3, illustration. 4-5: Vue d'ensemble des solutions selon trois espaces temporels

Résumé

Les mesures proposées sont approuvées dans le sens du principe du pollueur-payeur et parce que les recettes sont affectées à un usage bien défini.

ZH. Die Gesamtheit der Massnahmen erscheint uns ein gangbarer Weg, die Einzelheiten (Höhe der Zuschläge, Zeithorizonte der Einführung etc.) müssen – unter Einbezug der Kantone - sorgfältig weiter geplant werden. Es dürfen keine Erhöhungen „auf Vorrat“ vorgenommen werden.

Zu Punkt a) werden wir im Rahmen des ordentlichen Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz Stellung nehmen.

GR. Die Erhöhung der Tarife/Trassenpreise beim öV müssen mit den Aufschlägen Strasse koordiniert

⁶Pour ne pas alourdir la charge des véhicules étrangers, il est délivré une vignette valable deux mois pour le prix de 40 ou 50 CHF (expertise Ecoplan, annexe A, p. 70).

werden.
LU, SH, SZ. Einverstanden.
<p>BL. <u>Zu a)</u>: Wir unterstützen die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette, die diese Finanzierung der Übernahme von ca. 400 km kantonalen Strassen durch den Bund dient.</p> <p><u>Zu b) bis d)</u>: Diese Finanzierungsart hat den grossen Nachteil, dass sie ein „Auslaufmodell“ ist. Es wird angestrebt, die fossilen Brennstoffe zu ersetzen bzw. generell verbrauchsarme, energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern. Mittel- bis langfristig muss ein Modell entwickelt werden, mit dem die Abgaben pro gefahrene km und Gewichtsklasse des Fahrzeuges erhoben werden können, was die Ablösung der Treibstoffbesteuerung zur Folge hat. Parallel sollen Lenkungssteuern für fossile Brennstoffe eingeführt werden; d.h. das Steuersystem soll primär pro gefahrene km greifen und muss den erwünschten Rückgang des Verbrauchs der fossilen Brennstoffe kompensieren (= leistungsabhängige Verkehrsabgaben auch für die PW's). Mittel- bis langfristig sollte das Mobility-Pricing, die zweckgebundene CO2-Abgaben auf Treibstoffen und die zweckgebundene Energieabgabe für den MIV und den öV weiter verfolgt werden.</p>
SG. Die in der Ecoplan-Studie vorgeschlagenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind plausibel und im Sinne des Verursacherprinzips zu akzeptieren.
AI. Wir sind einverstanden mit der Einschränkung, dass diese Schritte jeweils erst bei Unterschreiten einer gewissen Limite in der Strassenverkehrsfinanzierung ausgelöst werden können.
AR. Wir sind mit den Massnahmen a) und b) einverstanden, sofern der regionale Ausgleich der Investitionen im Nationalstrassenbau sichergestellt ist. Wir fordern, dass die weiteren Erhöhungen des Mineralölzuschlages durch Einsparungen bei den Standards (nicht Thema der Studie) oder bereits durch eine angestrebte generelle Neuordnung der Verkehrsfinanzierung abgelöst werden können. Die Einführung einer Kurzzeitvignette wird ausdrücklich begrüsst.
FR. Nous sommes d'accord en précisant que la mise en place d'une politique de « Mobility Pricing » prévue comme objectif à long terme devrait être avancée à moyen terme.
NW. Wir sind mit der Gesamtheit dieser Massnahmen einverstanden und erachten diese als politisch adäquates Vorgehen.
TG. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind nachvollziehbar und werden – weil zweckgebunden – unterstützt.
<p>TI. Une augmentation est justifiée. Il s'agit de l'échelloner sur plusieurs années d'une manière adéquate en considérant les décisions sur les tarifs dans le secteur des transports publics et l'acceptabilité politique.</p> <p>L'augmentation de la taxe sur les carburants répond mieux que d'autres sources au principe de causalité.</p>

6.2. D'autres solutions de financement sont exposées en annexe de l'expertise Ecoplan.

Parmi ces solutions, quelles sont celles que votre canton considère comme alternatives ou compléments à prendre en considération?

Cf. expertise Ecoplan, chiffre 5, annexe A: Fact Sheets (p. 67 – 78).

Résumé

Le financement conformément au chiffre 6.1 semble judicieux ; les réflexions concernant la tarification de la mobilité (Mobility Pricing) doivent être poursuivies.

ZH, FR. Wir begrüßen es sehr, wenn die bislang angestellten Überlegungen zu einer längerfristigen Einführung eines „Mobility-Pricing“ (Strasse und Schiene) weitergeführt und vertieft würden.

LU. Wir beurteilen die Finanzierung gemäss 6.1 als zweckmässig.

GR. Die Verwendung der 2018 auslaufenden MWSt-Erhöhung von 0.4% für die Sanierung der Invalidenversicherung zugunsten des BIF ist als zusätzliche Finanzierungsquelle in Betracht zu ziehen.

SG, SZ, TG. Keine Bemerkungen.

AI. Die vorgeschlagenen Instrumente scheinen die richtigen zu sein. Die anderen Formen können nicht unterstützt werden

AR. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden als Kanton der Rand- und Bergregionen kann nur zu Ansätzen ja sagen, die den ländlichen Raum nicht zusätzlich strafen, die den Freizeitverkehr gleichermassen einbinden und die sich im Vollzug auf kantonaler Ebene auf bestehende Zuständigkeiten und Prozesse stützen.

NW. Reduktion des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer.

TI. On pourrait envisager une hausse de la taxe sur le CO2 ou bien sur l'énergie, du fait que le trafic routier est à l'origine d'émissions importantes de CO2 et d'une forte consommation d'énergie non renouvelable.