

Geschätzte eMobilitätsschaffende!

Das Autojahr 2018 hat eine weitere Zunahme an elektrischen und teilelektrischen Fahrzeugen mit sich gebracht. Der Marktanteil von Steckerfahrzeugen beträgt auf Jahresende knapp über 3%¹. Für manche ist damit das elektromobile Glas noch halb leer, für uns in der Geschäftsstelle von Swiss eMobility aber bereits halb voll. Markieren diese 3% doch den Übergang von den sogenannten „Innovators“ zu den „early Adopters“ und damit einen wichtigen Sprung bei der gesellschaftlichen Verbreitung der elektrischen Antriebstechnik. Während die Innovatoren der Elektromobilitätsindustrie noch so manches, im Alltag auftretendes Problem verziehen, weil sie sich eben als Teil der Innovation selber verstehen, legen die frühen Adaptoren schon deutlich mehr Gewicht auf Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit – und diese beiden Kriterien muss und wir die Schweizer eMobilitätsbranche in den kommenden Jahren immer besser erfüllen!

Die Quantität und Qualität batterieelektrischer Modelle vergrössert und erhöht sich bereits jetzt deutlich und wird die Neuwagenverkäufe von Elektroautos in den nächsten Jahren signifikant vorantrieben. Parallel wächst das Schweizer Ladenetz rasant und wird auch mit der Vielfalt unterschiedlicher Anbieter immer leichter nutzbar. Das Branchenziel von 10% Neuwagenverkäufe mit Stecker für 2020² und auch das Bundesziel (15% für 2022³) belegen die Bereitschaft von Industrie und Politik sich für die Elektrifizierung des MIV einzusetzen und sich letztlich auch an diesen, ihren Zielen messen zu lassen.

Dieser wachsende Konsens aller massgeblichen gesellschaftlichen Akteure in der Schweiz wird auch durch wiederkehrende Medienberichte und akademische Übungen nicht mehr bröckeln, denn die Elektrifizierung der Individualmobilität entspricht ganz eindeutig den Emissions-, Klima- und Energiezielen des Bundes und reduziert die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs durch die Minderung von Feinstaub- und Lärmemissionen. Sie beendet unsere ökonomisch unsinnige, geopolitisch bedenkliche und sozial unverträgliche Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen und Sie fördert eine innovationstreibende Energie- und Verkehrswende in der Schweiz.

Angesichts dieser zentralen Bedeutung der Elektromobilität für eine nachhaltigere Schweiz und vor dem Hintergrund der aktuellen Marktentwicklungen, kann es dann aber durchaus auch sein, dass sich der Wandel von einem fossil zu einem elektrischen angetriebenen Schweizer MIV schneller und disruptiver als bislang erwartet, einstellt.

Mit der hier vorliegenden eAgenda2019 möchten wir einer eben diesen Wandel beschleunigen und aufzeigen welche Themen und politischen Dossiers uns in der Geschäftsstelle von Swiss eMobility 2019 beschäftigen werden.

Bern, im März 2019

Dr. Jörg Beckmann, Geschäftsführer
Krispin Romang, Stv. Geschäftsführer und Leiter Politik
Luc Tschumper, Projektleiter
Rahel Stürchler, Projektmitarbeiterin

¹ auto-schweiz

² auto-schweiz

³ Schweizerische Eidgenossenschaft; der Bundesrat: Roadmap Elektromobilität 2022

Politische Schwerpunkte 2019

aktuelle Dossiers – 2018/19

CO₂-Gesetz: mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes will der Bundesrat die Verpflichtungen aus dem Klimaabkommen von Paris erfüllen und die Schweizer Klimapolitik 2021-2030 festlegen. Das Geschäft wurde vom Nationalrat nach der Detailberatung abgelehnt und kommt nun 2019 vor den Ständerat.

E-Abgabe: die Einführung der E-Abgabe im Sinne des Zusatzes der Mineralölsteuer für die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) steht zur Debatte. Eine Einführung einer solchen Steuer ab 2020 wurde mit Annahme des NAF geschaffen. Umsetzung, Höhe der Abgabe und Einführungszeitpunkt sind noch offen.

Roadmap Elektromobilität 2022: wurde im Mai 2018 vom Bund ins Leben gerufen. Sie bündelt Massnahmen, welche die Zielerreichung des Bundes (15% Neuzulassungen von Steckerfahrzeugen bis 2022) sicherstellen soll. Die Roadmap umfasst nebst der (verzögerten) E-Abgabe weitere regulatorische Massnahmen:

- Auflastung von Fahrzeugen bei Elektroantrieb
- Einführung von grünen Zonen für Elektrofahrzeuge
- Verzicht auf den Automateneintrag im Rahmen der Revision der Führerausweissvorschriften (Opera 3)
- CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen

Neue Dossiers 2019

Nebst den aktuellen und noch nicht abgeschlossenen Dossiers stehen folgende Themen neu auf der politischen Agenda von Swiss eMobility:

- Ökobilanzierungen der Antriebe: Konsolidierung der bestehenden Studien zu Umweltauswirkungen der Elektromobilität. Eine allgemein gültige Ökobilanzierung der Antriebe ist notwendig und anzustreben.
- Signalisationsverordnung: in der Revision könnten die Bevorrechtigungen für Elektroautos in zu schaffenden Ladezonen ermöglicht werden.
- Elektromobilität und öffentlicher Verkehr: verbesserte Rahmenbedingungen für den Einsatz von elektrisch angetriebenen Verkehrsmitteln und für die Schaffung von öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen an Bahnhöfen.

Die dargelegten Dossiers entstehen aus dem Sessionsprogramm des Schweizer Parlaments oder können durch Vorstösse in die politische Debatte eingebracht werden. Die Übersicht entspricht dem Stand Januar 2019 und muss keinen abschliessenden und vollständigen Charakter haben.

Grundlegende politische Forderungen

Wahrnehmung der Elektromobilität in der Öffentlichkeit

- Bundesseitig klares Bekenntnis zu den Mehrwerten der Elektromobilität („commitment“).
- Im Sinne der Vorbildfunktion des Bundes, ist die Fahrzeugflotte der Bundesverwaltung zu Elektrifizieren. In Gebäuden und Anlagen des Bundes sind öffentliche Ladestationen zu errichten.
- Vom Bund unterstützte Kampagnen zur Promotion von energieeffizienten Fahrzeugen sind konsolidierte Umweltbilanzen und Vergleiche auf Basis der Vollkostenrechnung (TCO) zu erstellen.

Weiterentwicklung der regulatorischen Rahmenbedingungen

- Auf die Einführung einer E-Abgabe im Sinne des Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen ist bis zum Folgejahr eines Marktanteiles der rein elektrischen Personenwagen bei den Neuverkäufen von >15% zuzuwarten. Auf eine pauschale Abgabe ist nach der Einführung zu verzichten.
- Abstellplätze zu Ladeinfrastrukturen sind dediziert für den Ladevorgang von Steckerfahrzeugen freizuhalten. Dazu ist eine klare und einheitliche Signalisierung und Markierung vorzusehen. Zudem muss die Rechtslage so angepasst werden, dass Zuwiderhandlungen sanktioniert werden können.
- Es muss eine identische Ausgangslage mit den CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen der EU sowie dem Mechanismus zur Berechnung der Sanktionsbestimmungen sichergestellt werden.
- Ein Bonus- & Malus-System beim Verkauf von Neuwagen ist als Instrument zur Förderung emissionsarmer Autos anzustreben. Umweltschonende Neuwagen werden vergünstigt, dafür umweltbelastende verteuert. Dieses System ist aufkommensneutral (ohne Steuerbelastung) zu gestalten.
- Überall dort, wo aufgrund von Verordnungen Parkplätze aufgehoben werden müssen – insbesondere bei Parkanlagen an Arbeitsplätzen – sollen die aufzuhebenden Parkplätze in Ladezonen umgenutzt werden können.
- Eine Harmonisierung der kantonalen Vielfalt bei der Besteuerung von Elektrofahrzeugen und/oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge ist anzustreben. Des Weiteren ist vorzusehen, dass Fahrzeuge welche mit regenerativer Energie angetrieben werden, zu privilegieren sind. Der Bund sollte gegenüber den Kantonen Empfehlungen abgeben.

Ausbau der eMobilitätsinfrastrukturen

- Der Aufbau einer zentral geführten, nationalen Datenbank für Ladeinfrastrukturen muss sichergestellt werden. Statische Standort- und Zustandsdaten sind zu erfassen und aktuell zu halten. Für Schnellladeinfrastrukturen sind dynamische Daten (Zustand, Verfügbarkeit, Reservation) anzustreben. Diese Daten sollen über eine definierte Schnittstelle an die verschiedenen Anspruchsgruppen weitergegeben werden.
- Dem Aufbau von nicht-diskriminierenden Schnellladestationen entlang der Nationalstrassen (Hauptverkehrsachsen) ist grosse Beachtung zu schenken. Auf Rastplätzen ist eine Vorfinanzierung der Strombereitstellung bereitzustellen. Für Raststätten sind Verordnungen zu erlassen, welche Konzessionäre der Nebenanlagen verpflichten, Schnellladeinfrastrukturen zu errichten. Diese sind frei zugänglich, nicht-diskriminierend und verwendbar für alle auf dem Schweizer-Markt erhältlichen Steckerfahrzeug auszugestalten.
- Beim Neubau oder Renovationsarbeiten von Parkanlagen (insbesondere Einstellhallen und Parkhäuser), ist das Verlegen von Leerrohren vorzuschreiben.
- Für die baulichen Anpassungen zur Installation von Ladestationen in bestehenden Gebäuden, wie beispielsweise das Verlegen von Leerrohren, Kernbohrungen, Verkabelungen und der Errichtung von Energiemanagementsysteme, soll nach Möglichkeit unterstützt und gefördert werden. Erfolgt die Förderung über finanzielle Mittel, beispielsweise aus dem Gebäudeprogramm im CO₂-Gesetz oder der Abgaben bei Nichterreichung der Flottenziele beim CO₂-Ausstoss, ist diese befristet vorzusehen. Es ist anzustreben, dass finanzielle Förderungen nicht mit neu zu schaffenden Abgaben in Abhängigkeit stehen sondern durch Anpassung der Zweckbindung alimentiert werden.

