

via electra

Der Massnahmenplan der Schweizer Elektromobilitätswirtschaft

«Nachdem sich der Bundesrat Mitte Mai 2015 gegen die Erstellung eines „Masterplans Elektromobilität“ entschieden und damit aus Sicht der Branche die grosse Chance verpasst hat, ein wegweisendes Massnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität zu entwickeln, legt der Verband Swiss eMobility im Rahmen des ersten Schweizer Tages der Elektromobilität mit der via electra einen eigenen „alternativen Masterplan“ vor.

Die via electra hebt 11 Schlüsselmassnahmen heraus und bündelt diese in zwei Aktionspaketen – dem eAuto-Anreizpaket und dem Ladeinfrastrukturprogramm. Nur durch eine derartig eindeutige Prioritätensetzung, gepaart mit dem politischen Willen diese auch durchzusetzen, können Bund, Kantone, Städte und Gemeinden den motorisierten Individualverkehr in den kommenden Jahren nachhaltig modernisieren und so dank des elektrischen Antriebsstrangs im Automobil einen wichtigen Etappensieg bei der Erreichung ihrer umwelt- und klimapolitischen Ziele erlangen.

In der kommenden Legislaturperiode wird sich der Verband Swiss eMobility, trotz des Bundesratsentscheids gegen einen staatlichen Masterplan, für eine Umsetzung der in der via electra genannten Massnahmen über den Gesetzes- bzw. Verordnungsweg weiterhin einsetzen – auf allen politischen Ebenen.»

DR. JÖRG BECKMANN
Geschäftsführer Swiss eMobility

DER ELEKTROANTRIEB HAT SICH DURCHGESETZT.

Seit Anfang dieses Jahrzehnts sind zahlreiche Fahrzeuge auf den Markt gekommen, für die nächsten Jahre sind viele weitere Modelle angekündigt. Die Angebotspalette wird dichter, die Auswahl stets grösser. Die Neuzulassungen von Elektroautos in der Schweiz nehmen weiterhin stark zu. Die Transformation zum elektrisierten Individualverkehr hat begonnen.

DIE ELEKTROMOBILITÄT FINDET IN DER SCHWEIZ IDEALE VORAUSSETZUNGEN VOR.

Der Schweizer Strommix ist emissionsarm und daher ideal geeignet für ein nahezu CO²-neutrales Fahren mit dem Elektroauto. Zudem ermöglichen es die kurzen Distanzen zwischen den Ballungsgebieten, diese mit einem Elektroauto zurückzulegen. Der Durchschnitt der Tagesfahrdistanzen der Schweizerinnen und Schweizer liegen deutlich im Bereich der mit einem Elektroauto zu bewältigenden Reichweite.

DIE ELEKTROMOBILITÄT IST EIN ENTSCHEIDENDER FAKTOR BEI DER ERREICHUNG DER KLIMA- UND EMISSIONSZIELE.

Aufgrund der hohen Motorisierung der Schweizer Fahrzeugflotte hat die Schweiz für die Erreichung der vereinbarten Emissions- und Klimaziele einen weiteren Weg als die Europäische Union (CH 34,5% über Zielwert, EU 25,2%). Ein verändertes Kaufverhalten hin zu energieeffizienteren und ökologischeren Fahrzeugen ist für die Zielerreichung unabdingbar. Ohne eine beschleunigte Marktdurchdringung der Elektromobilität ist die Zielerreichung nicht möglich.

DIE ELEKTROMOBILITÄT IST NICHT NUR SAUBER, SIE GENERIERT WEITERE MEHRWERTE.

Nebst dem Erreichen der Klimaziele ergibt sich aus der Elektrifizierung des Individualverkehrs eine Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten durch die Minderung von Feinstaub- und Lärmemissionen. Dies führt zudem zu einer verbesserten Standortqualität, insbesondere im städtischen Raum. Die Elektromobilität trägt auch essentiell zum vom Bund geforderten Abbau der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen bei. Und nicht zuletzt bietet die Elektromobilität Geschäftsoportunitäten für die Wirtschaft und den Technologiestandort Schweiz.

DER WEG ZUM ERFOLG FÜHRT ÜBER DIE POLITIK.

Der Bund fordert eine beschleunigte Marktdurchdringung der Elektromobilität und identifiziert sie als Schlüsseltechnologie zur Erreichung energie- und klimapolitischer Ziele. Er misst ihr ab 2020 eine zunehmend wichtigere Rolle in der Individualmobilität zu.

Damit diese beschleunigte Marktdurchdringung eintreten kann und ab 2020 Wirkung entfaltet, ist ein Aktionsplan nötig, welcher sich auf die Einführungsphase der Elektromobilität ausrichtet: die „via electra“. Auf den Eckpfeilern Infrastruktur und Anreize werden Handlungsoptionen aufgezeigt, welche die Schweiz in einen elektrifizierten, umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Individualverkehr führen.

SCHWEIZER LADEINFRASTRUKTURPROGRAMM für ein flächendeckendes und nicht-diskriminierendes Ladenetz

Damit in Zukunft alle Menschen in der Schweiz auf (teil)elektrische Fahrzeuge umsteigen können, braucht es passende Lademöglichkeiten in ausreichender Quantität. Ein flächendeckendes und nicht diskriminierendes Ladenetz, bestehend aus Infrastrukturen, die an die Ladestandorte und die für das Auto geplante Verweildauer angepasst sind, ist für die Entwicklung des Elektromobilitätsmarktes von entscheidender Bedeutung.

Während im europäischen Raum der Aufbau von Ladeinfrastrukturen meist durch die öffentliche Hand finanziell unterstützt wird, entsteht in der Schweiz ein privat finanziertes Ladenetz. Damit dies geschehen kann, müssen die privaten Investoren bestmögliche Rahmenbedingungen vorfinden. Bestehende Hindernisse sind zu beseitigen, Verordnungen dahingehend anzupassen, dass sie schnellstmöglich Wirkung auf die Entstehung von Ladeinfrastrukturen entfalten können.

Das Schweizer E-Infrastrukturpaket richtet sich an die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) und beinhaltet die acht folgenden Massnahmen:

1. Die rechtlichen Rahmenbedingungen in der Nationalstrassengesetzgebung sind darauf auszurichten, dass Schnellladung in nicht-diskriminierender Form auf Nebenanlagen der Nationalstrassen vorgeschrieben sein muss. Alternativ zu den Raststätten muss geprüft werden, ob Schnellladung auf Rastplätzen ermöglicht werden soll.
2. Durch Konzessionierung des Betriebes von Schnellladestationen können potenziellen Betreibern die nötigen Investitionssicherheiten geboten werden. Es sind daher die Verpflichtungen zu schaffen, welche die gleichzeitig erfolgende Ausschreibung zur Konzessionierung von Schnellladestandorten auf Raststätten durch die Kantone fordert.
3. Mit der Zeichnung der Konzession entsteht die Verpflichtung, innerhalb von zwölf Monaten einen Schnellladestandort zu erstellen. Somit kann ohne finanzielles Zutun der öffentlichen Hand ein flächendeckendes Schnellladenetz entlang der Nationalstrassen entstehen.
4. Damit der Nutzer eines Elektroautos nicht mit einer Vielzahl von Zugangs- und Abrechnungssystemen konfrontiert wird, sind Richtlinien zu erlassen, welche die Nutzung von Ladeinfrastrukturen so einfach wie möglich gestalten.
5. 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.
6. Beim Neubau oder Renovationsarbeiten von Parkanlagen (insbesondere Einstellhallen und Parkhäuser), ist das Verlegen von Leerrohren vorzuschreiben. Somit können die Kosten für die spätere Nachrüstung für den Bau von Ladeinfrastrukturen massiv reduziert werden.
7. Auf Parkplätzen im öffentlichen Raum sollen privilegierte Ladestandorte entstehen. Es sind Verordnungen zu erlassen, welche die Schaffung solcher Ladeplätze ermöglicht und fördert.
8. Überall dort, wo aufgrund von Verordnungen Parkplätze aufgehoben werden müssen – insbesondere bei Parkanlagen an Arbeitsplätzen – sollen die aufzuhebenden Parkplätze in Ladezonen umgenutzt werden können.

SCHWEIZER eAUTOANREIZPAKET

Anreizprogramm für den elektrisierten Individualverkehr

Rund 35% des Energieverbrauchs der Schweiz entfallen auf die Mobilität, 95% davon sind fossile Energieträger. Der motorisierte Individualverkehr ist dabei mit rund der Hälfte des Energieverbrauchs der Hauptverursacher. Während in der Industrie und der Gebäudetechnik der Anteil an fossiler Energie reduziert werden konnte, liegt gerade dank des Elektroantriebs im motorisierten Individualverkehr noch ein grosses Einsparpotenzial.

Mit verschiedenen Anreizen soll in der Einführungsphase der Markteintritt der Elektromobilität erleichtert werden. Diese Anreize sind Treiber der geforderten, beschleunigten Marktdurchdringung. Die Gesetzgebung soll, wo möglich und sinnvoll, die Marktdurchdringung der Elektromobilität erleichtern oder zumindest nicht erschweren.

Wo Anreize gesetzt werden, sind diese degressiv zu gestalten und der Endzeitpunkt der Massnahme ist vorzusehen. Das Schweizer eAutoanreizpaket umfasst die folgenden drei Massnahmen:

1. Ein Bonus- & Malus-System beim Verkauf von Neuwagen ist als Instrument zur Förderung emissionsarmer Autos landesweit zu etablieren. Umweltschonende Neuwagen werden vergünstigt, dafür umweltbelastende verteuert. Dieses System ist aufkommensneutral zu gestalten. Anpassungen der Zahlungshöhen über die Zeit, wenn mehr emissionsarme Fahrzeuge unterwegs sind, sind vorzusehen, damit der Druck auf die weitere Verbesserung der Ökobilanz der Fahrzeuge aufrecht erhalten bleibt. Dieses System führt zu keinem zusätzlichen Einsatz öffentlicher Mittel und wirkt dennoch als eine Form des Kaufzuschusses für emissionsarme Fahrzeuge. Einführend soll der Bonus-Malus-Fonds durch Erträge aus den Sanktionen der Emissionsbestimmungen für Personenwagen alimentiert werden.
2. Um dem Handel Anreize zu setzen, vermehrt elektrisch angetriebene Autos aktiv zu verkaufen, sind sogenannte Supercredits zu etablieren. Diese sollten auf der Zeitachse an Wert verlieren und ihr Ende mit einem Marktdurchdringungsgrad festgesetzt werden. Da die Schweiz im europäischen Vergleich mit ihrer Fahrzeugflotte einen deutlich höheren CO²-Ausstoss verzeichnet, sollten die Supercredits dementsprechend deutlich über dem europäischen Wert festgesetzt werden. Auf der Zeitachse sollten die Supercredits ab 2016 und fortfolgend Gültigkeit haben.
3. Der Bund beabsichtigt, ab 2020 eine Pauschalbesteuerung für Elektrofahrzeuge zu erheben. Der Ertrag aus dieser Steuer soll dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zukommen. Auch Nutzer von Elektroautos sollen einen Beitrag an die Infrastrukturkosten leisten. Eine Pauschalsteuer ist hingegen ein ungeeignetes Werkzeug, da sie der effektiven Nutzung von Infrastrukturen keine Rechnung trägt. Dazu hat eine einmalige Abgabe einen bedeutend schwerwiegenderen Einfluss auf das Kaufverhalten der Endnutzer. Sie wird wie ein Malus wahrgenommen. Auf die Einführung einer Pauschalbesteuerung ist zu verzichten. Es sind Möglichkeiten zu prüfen, wie ein Beitrag an die Infrastrukturkosten nutzungsgerecht erhoben werden kann.