

Jahresmedienkonferenz

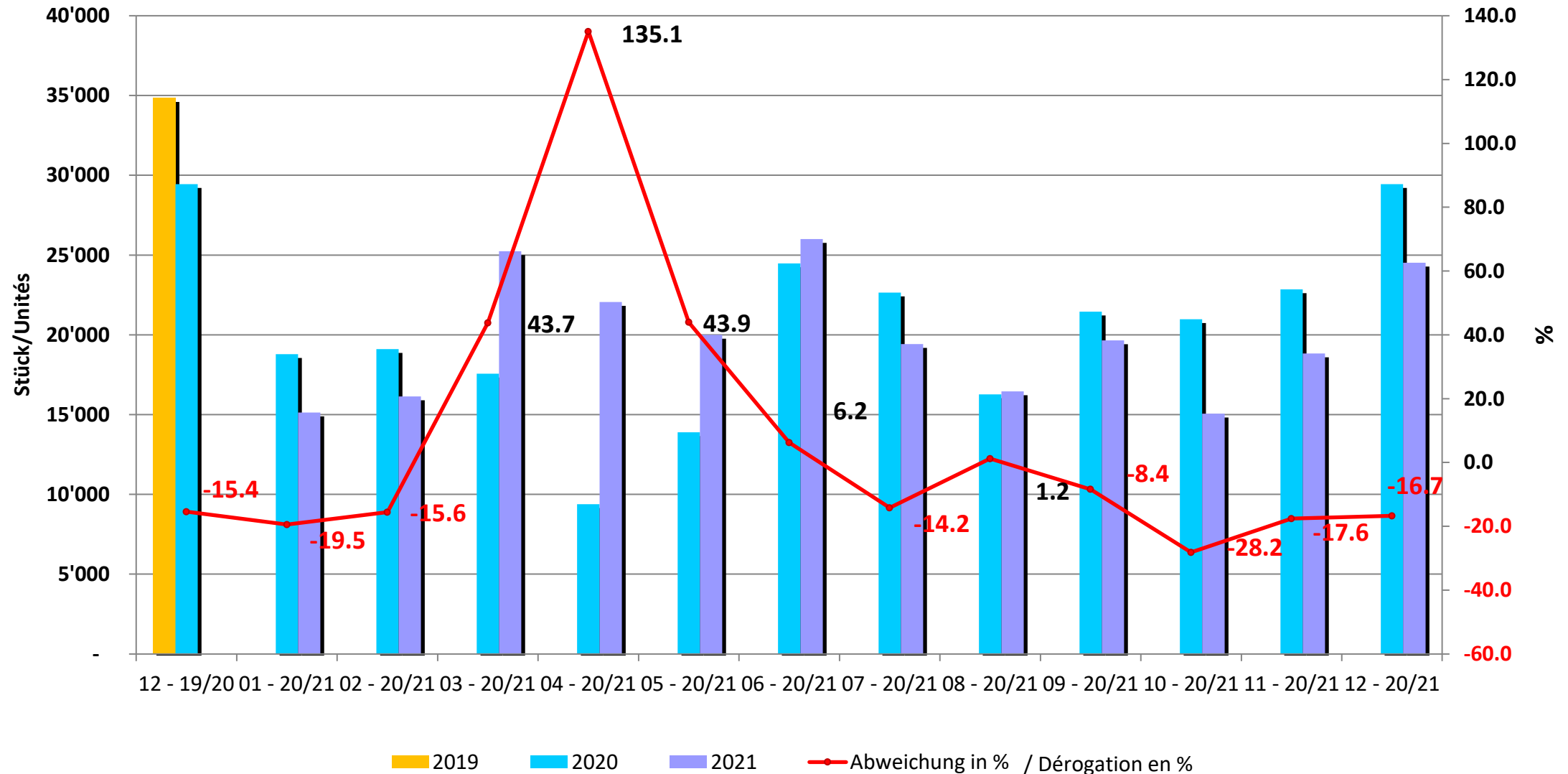
Alternative Antriebe heute und 2025: Rahmenbedingungen müssen Schritt halten

Mobilcity, Bern

Dienstag, 22. Februar 2022

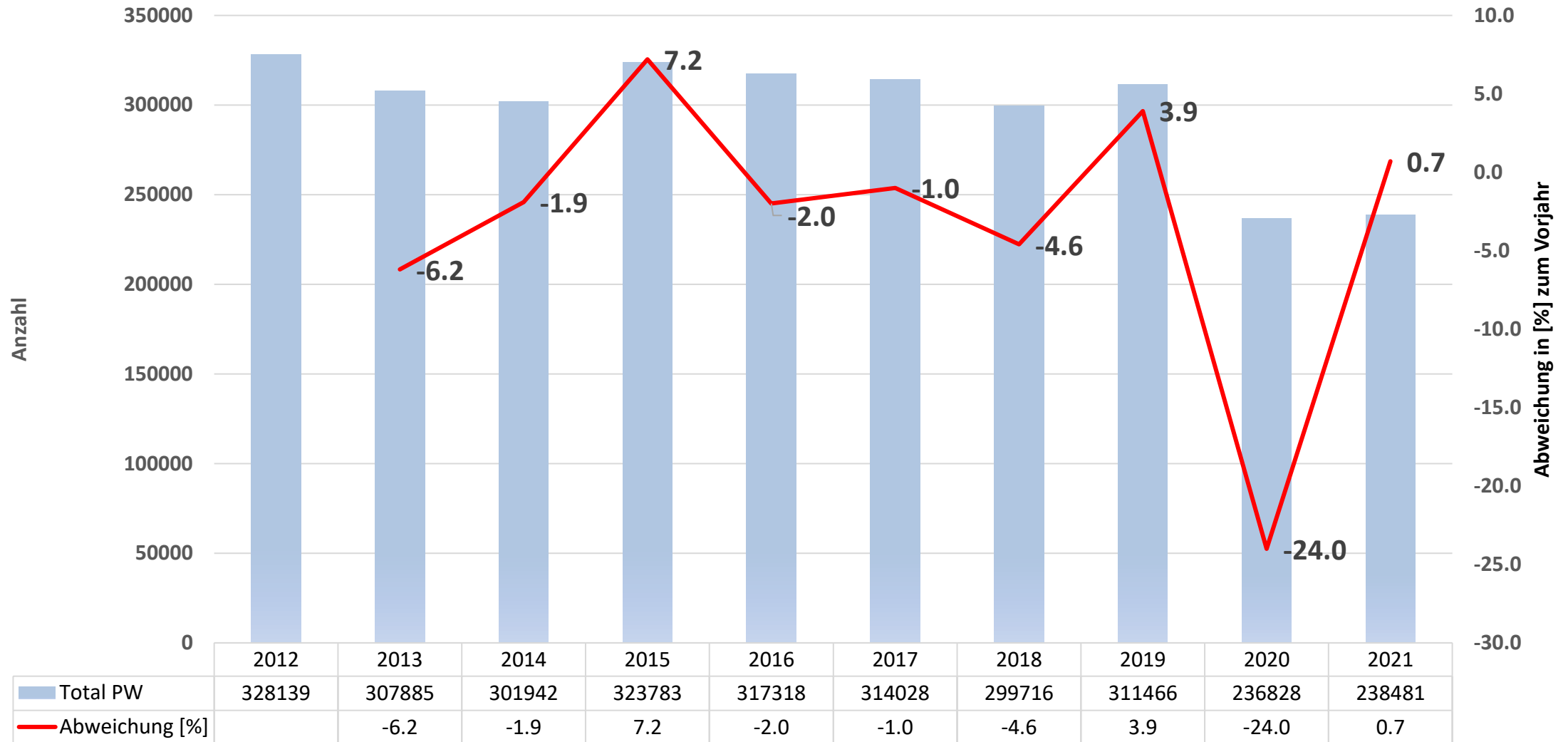
PW-Markt kämpft mit Pandemie & Chipkrise

Immatrikulationen neuer Personenwagen im Jahresverlauf 2021



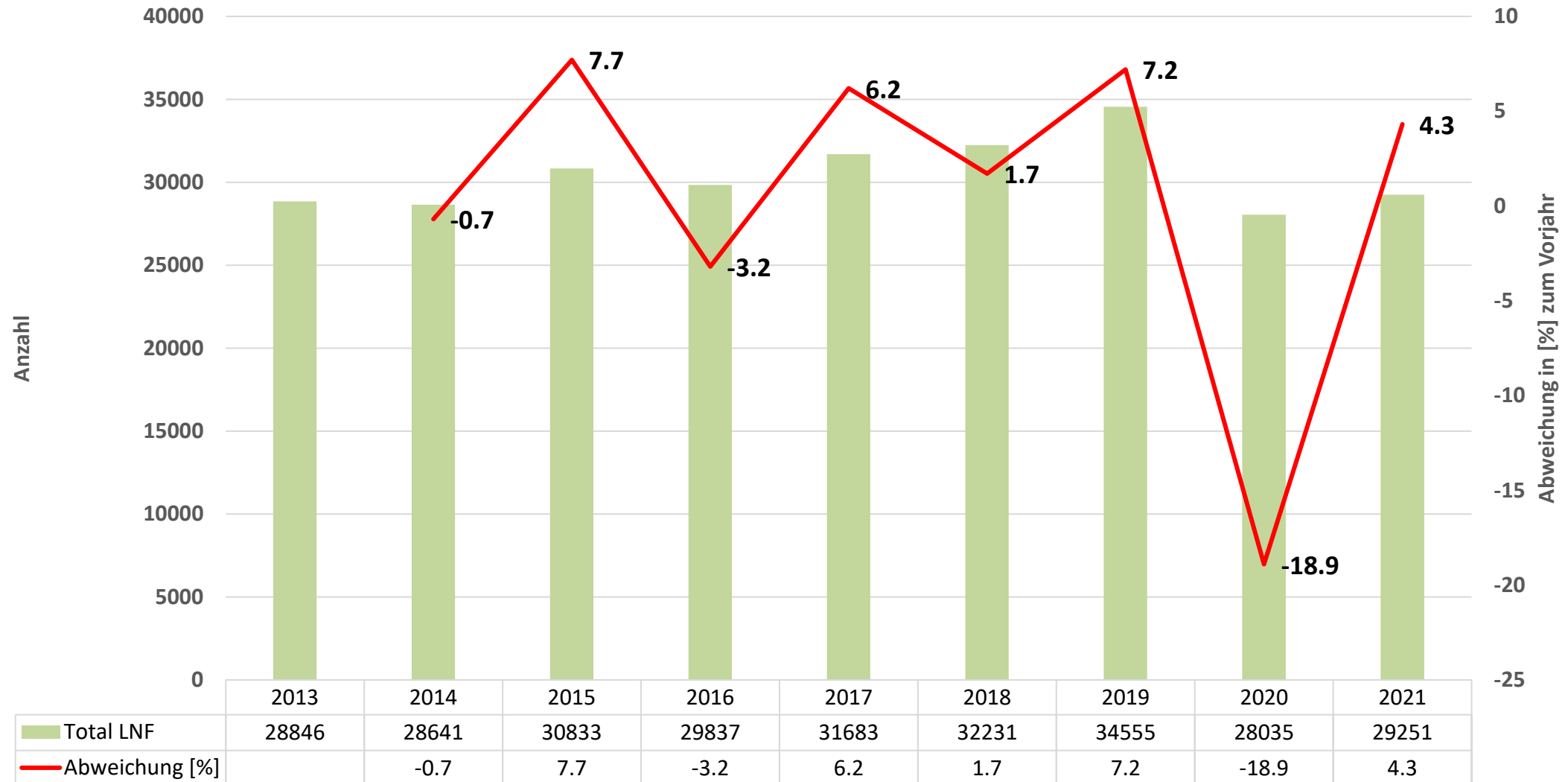
PW-Markt kämpft mit Pandemie & Chipkrise

PW-Immatrikulationen der vergangenen 10 Jahre



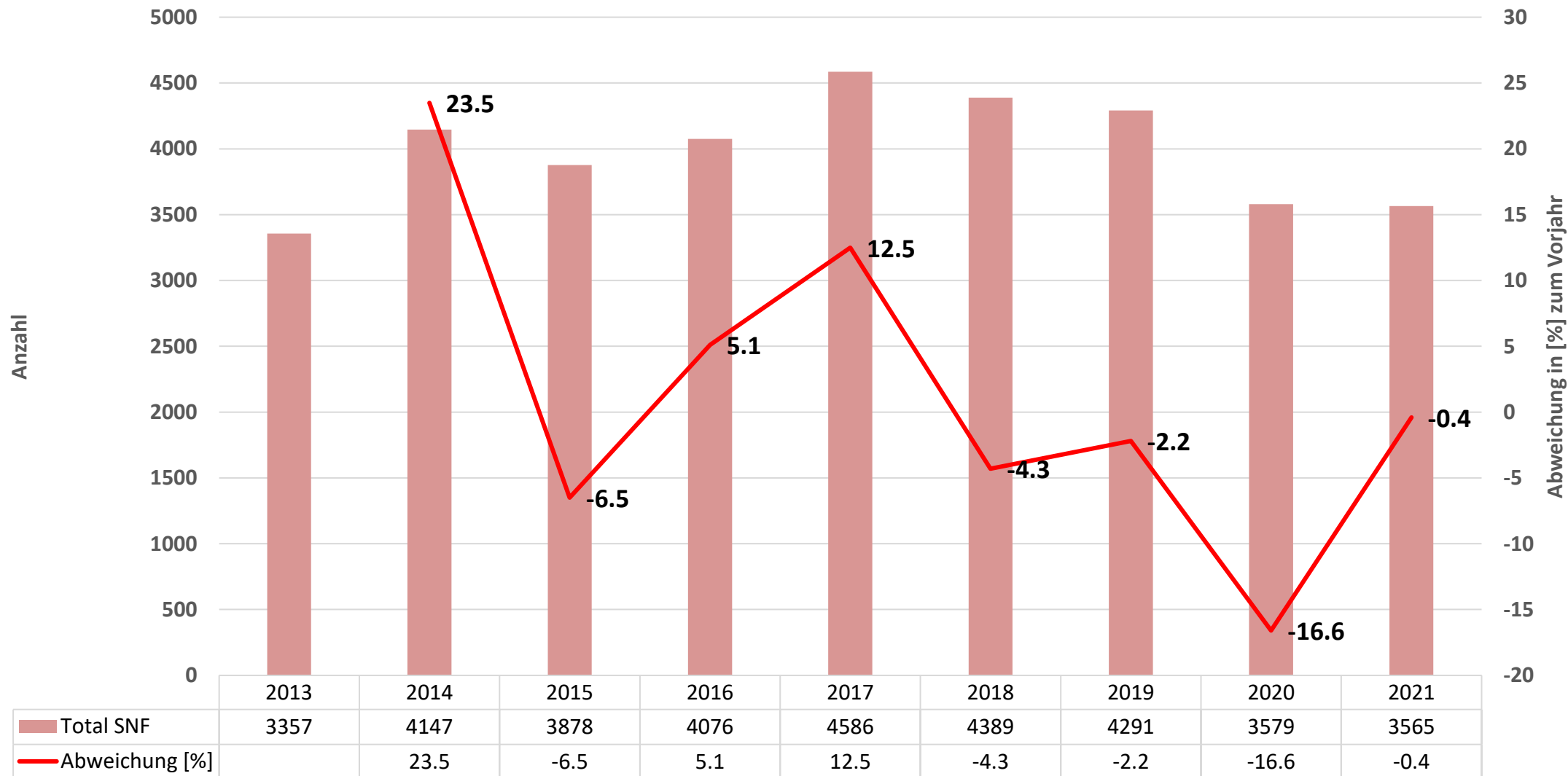
Nutzfahrzeug-Markt kämpft mit Pandemie & Chipkrise

LNF-Immatrikulationen der vergangenen 9 Jahre



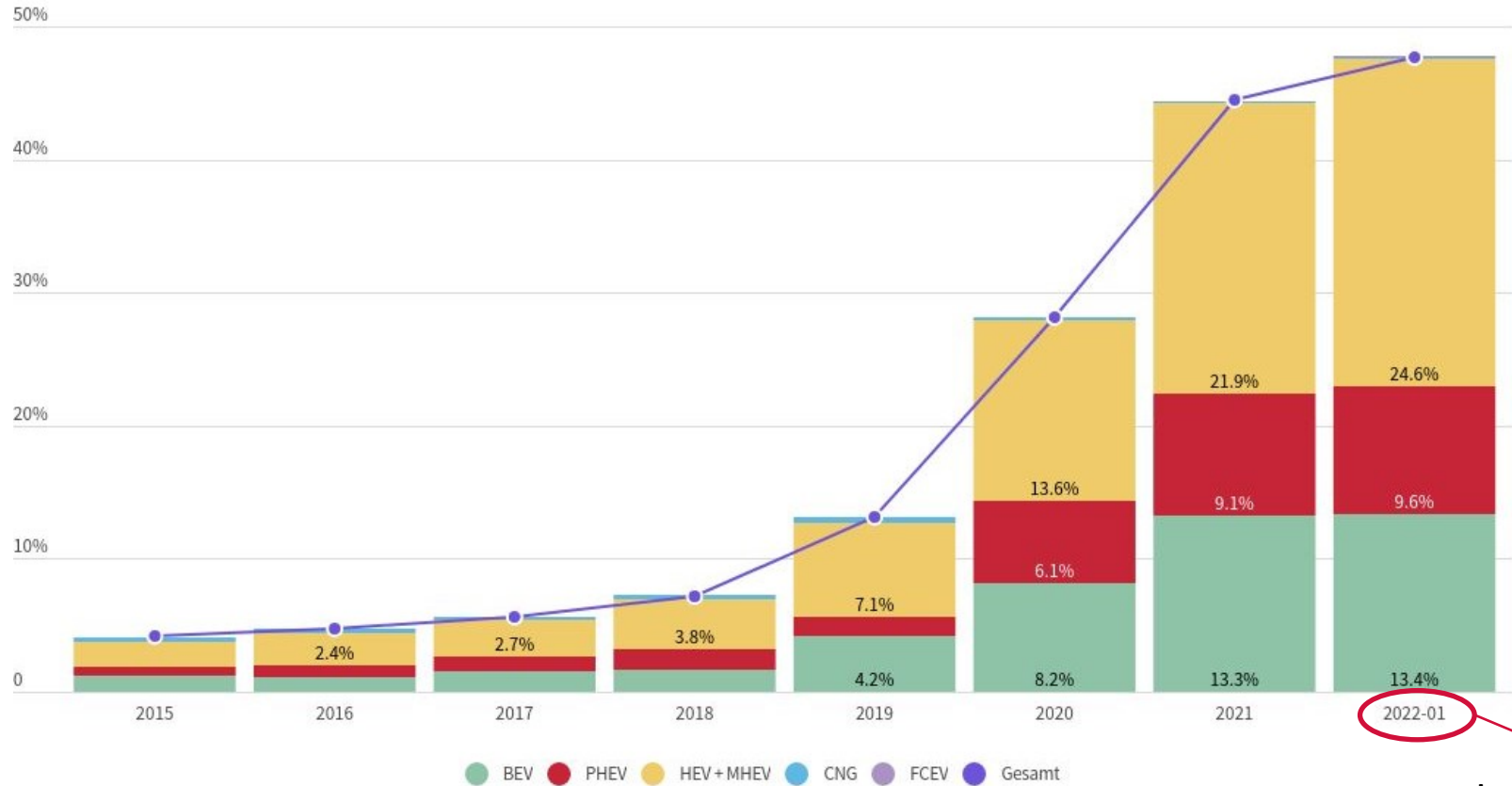
Nutzfahrzeug-Markt kämpft mit Pandemie & Chipkrise

SNF- Immatrikulationen der letzten 9 Jahre



Alternative Antriebe entwickeln sich wie erwartet rasant

Marktanteile alternativer Antrieb bei neuen Personenwagen CH & FL



Januar 2022

[Download data](#)

BEV: Batterie-elektrische Fahrzeuge / véhicules électriques à batterie

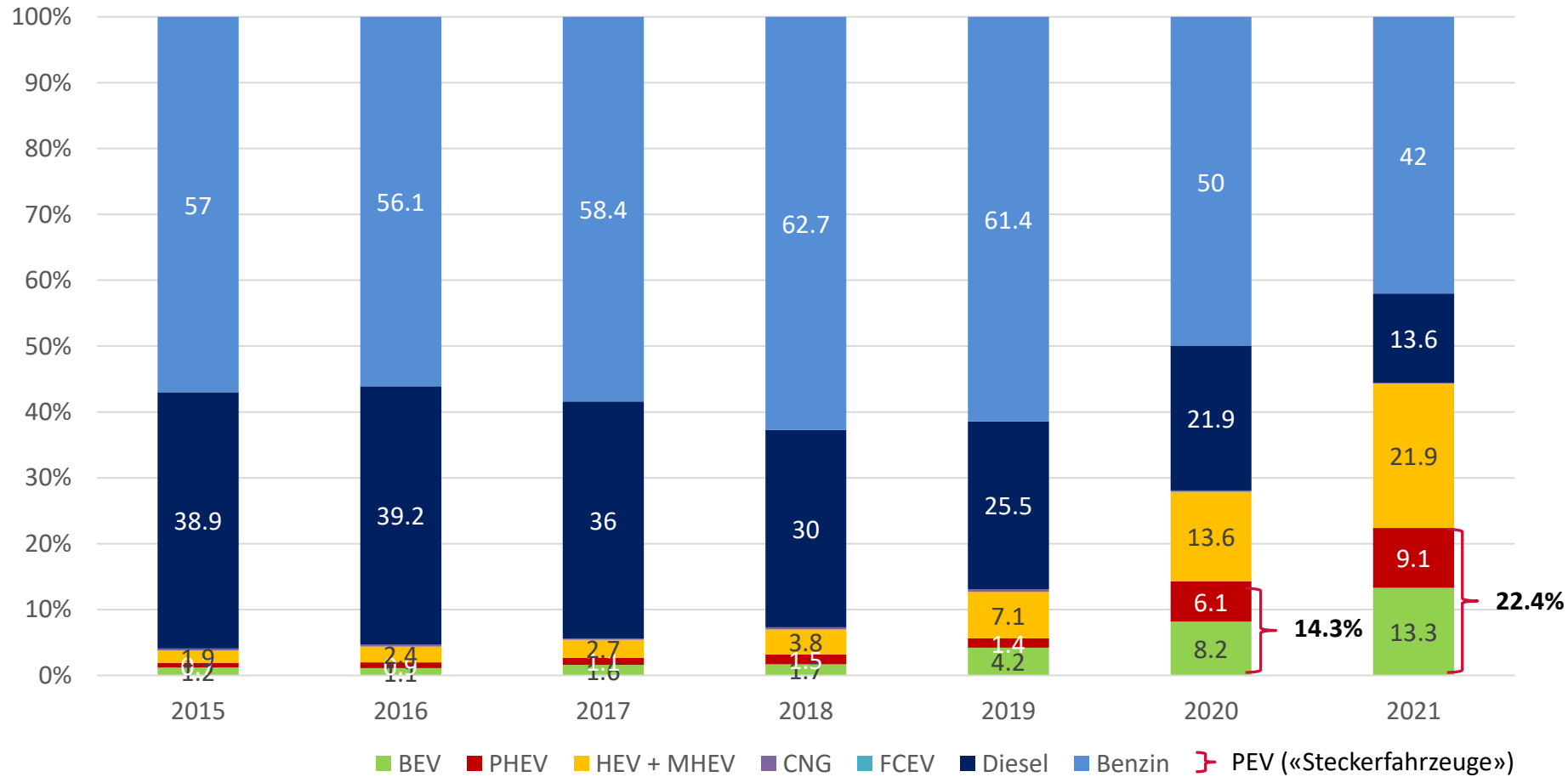
PHEV: Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge mit externer Lademöglichkeit / véhicules hybrides rechargeable avec option de charge externe

HEV: (Mild-)Hybrid-Fahrzeuge ohne externe Lademöglichkeit / véhicules hybrides (légers) sans option de charge externe

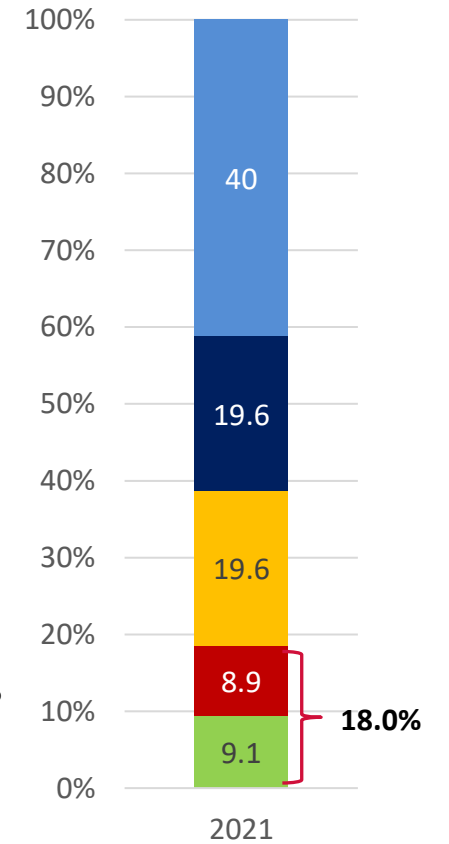
CNG: Erdgas-/Biogas-Fahrzeuge / véhicules au gaz (nature)

44,5 Prozent Alternativ-Anteil 2021

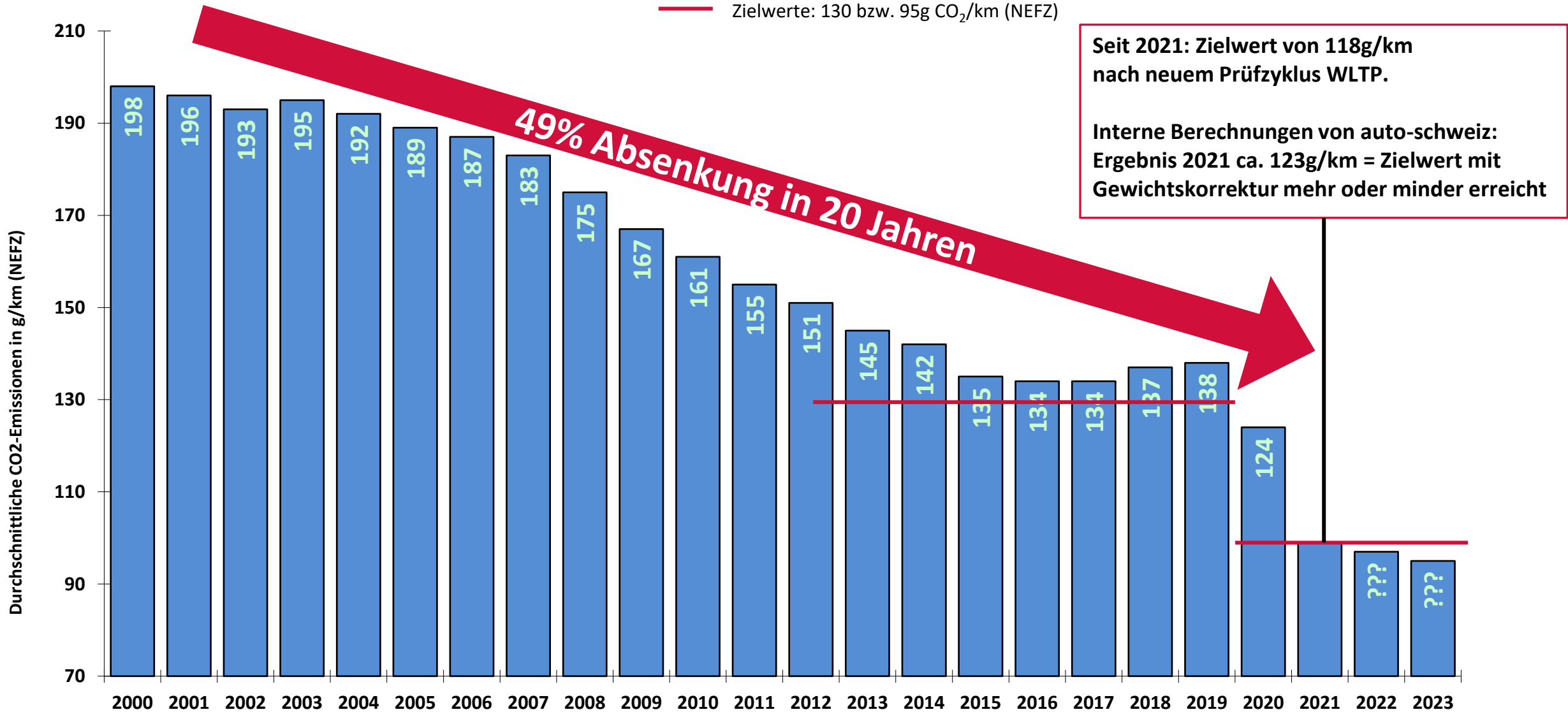
Antriebsanteile bei neuen Personenwagen CH & FL



EU



CO₂-Emissionen neuer Personenwagen in der Schweiz



Kurzfristige Änderung der Spielregeln

Schweiz

	Phasing-in	Supercredits
2020	85%	2.00
2021	90%	1.67
2022	95% 100%	1.33
2023	100%	1.00

EU

	Phasing-in	Supercredits
2020	95%	2.00
2021	100%	1.67
2022	100%	1.33
2023	100%	1.00

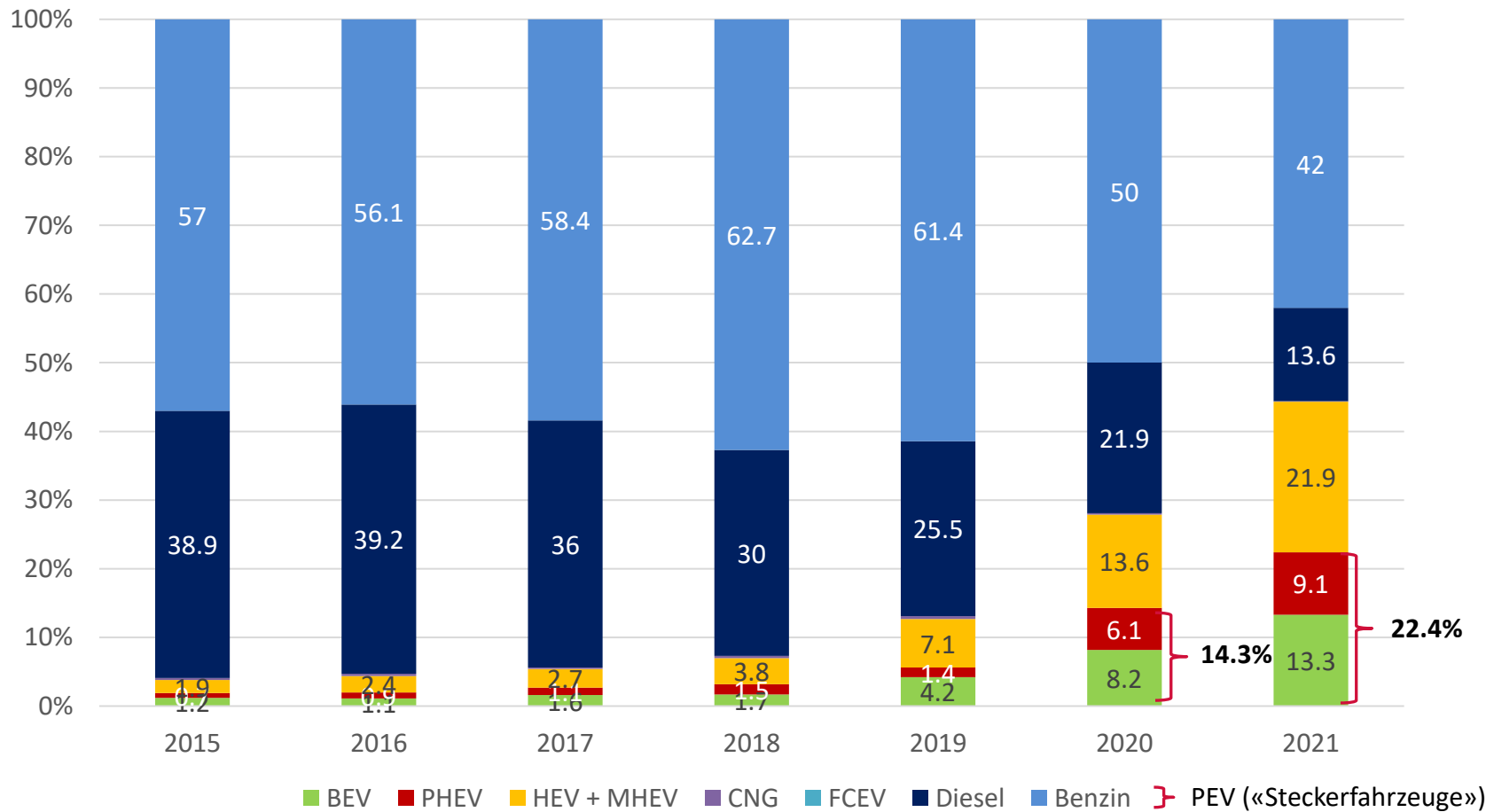
- Einführungsmodalitäten waren Teil der Abstimmung zur Energiestrategie 2050
- **Kurzfristige Streichung des Phasing-ins** für neue Personenwagen im Jahr 2022 durch Änderung der CO₂-Verordnung durch den Bundesrat Ende November 2021.
- Zudem **Abschaffung der Kleinserien- und Nischenherstellerziele** nach Parlamentsvorstoss innert weniger als zwei Jahren nach Einreichung

Mitgliederumfrage zeigt umfassende Elektrostrategie aller Hersteller

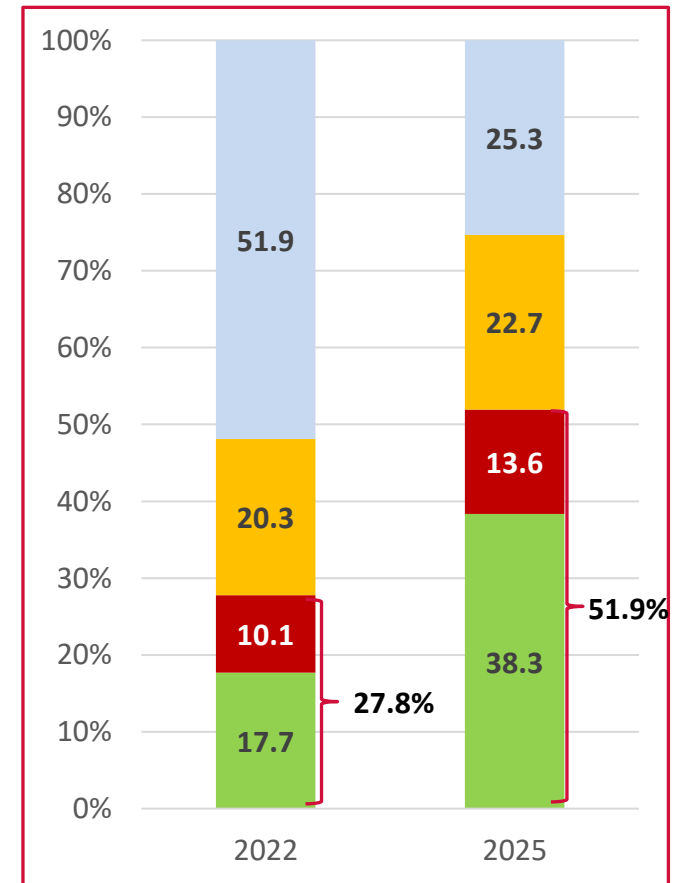
- Frage nach markenspezifischen Marktanteilen alternativer Antriebssysteme 2022 und 2025
- Anonyme Auswertung
- Repräsentative Ergebnisse für neue Personenwagen mit 99 % Marktabdeckung (Stand: Marktanteile 2021)

Bis 2025 visiert Autobranche 50% Steckerfahrzeuge an

Antriebsanteile bei neuen Personenwagen CH & FL



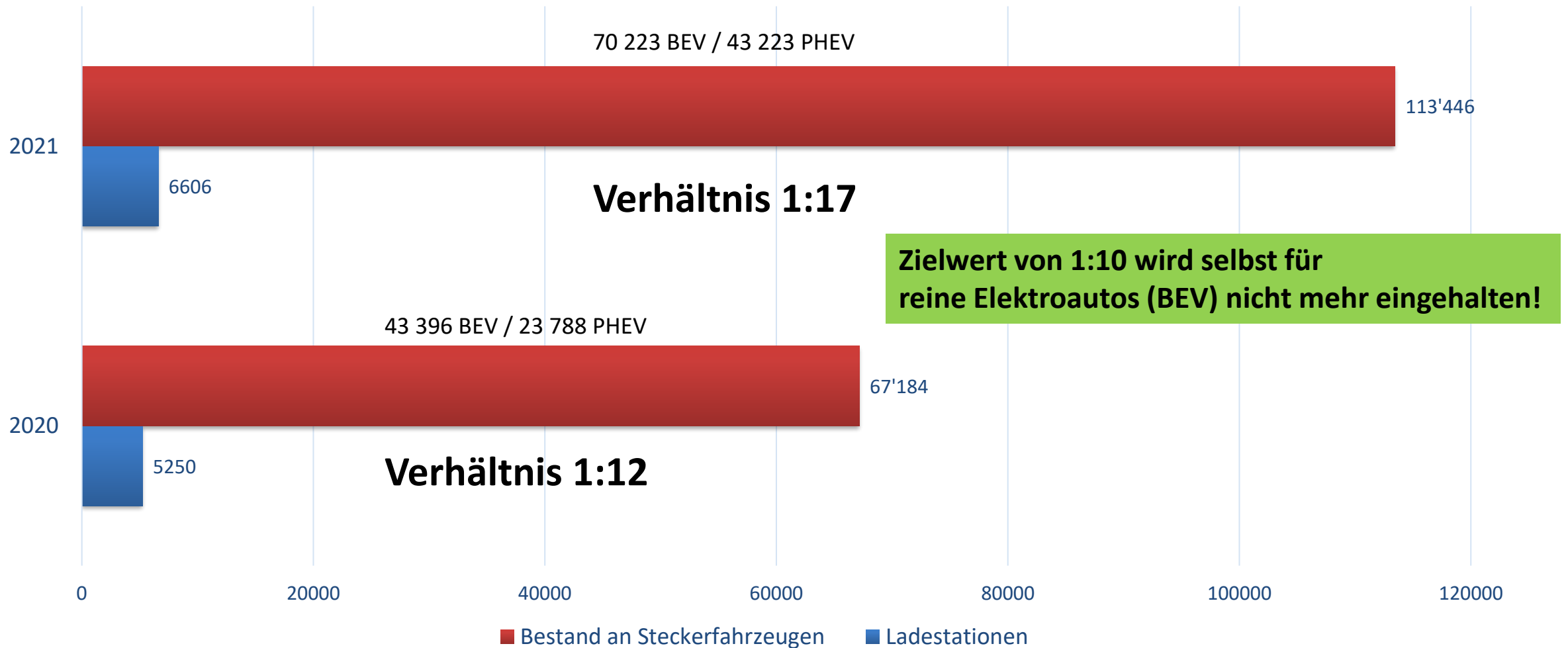
Umfrageergebnis



Fazit: Elektromobilität ist da. Die notwendige Infrastruktur nicht.

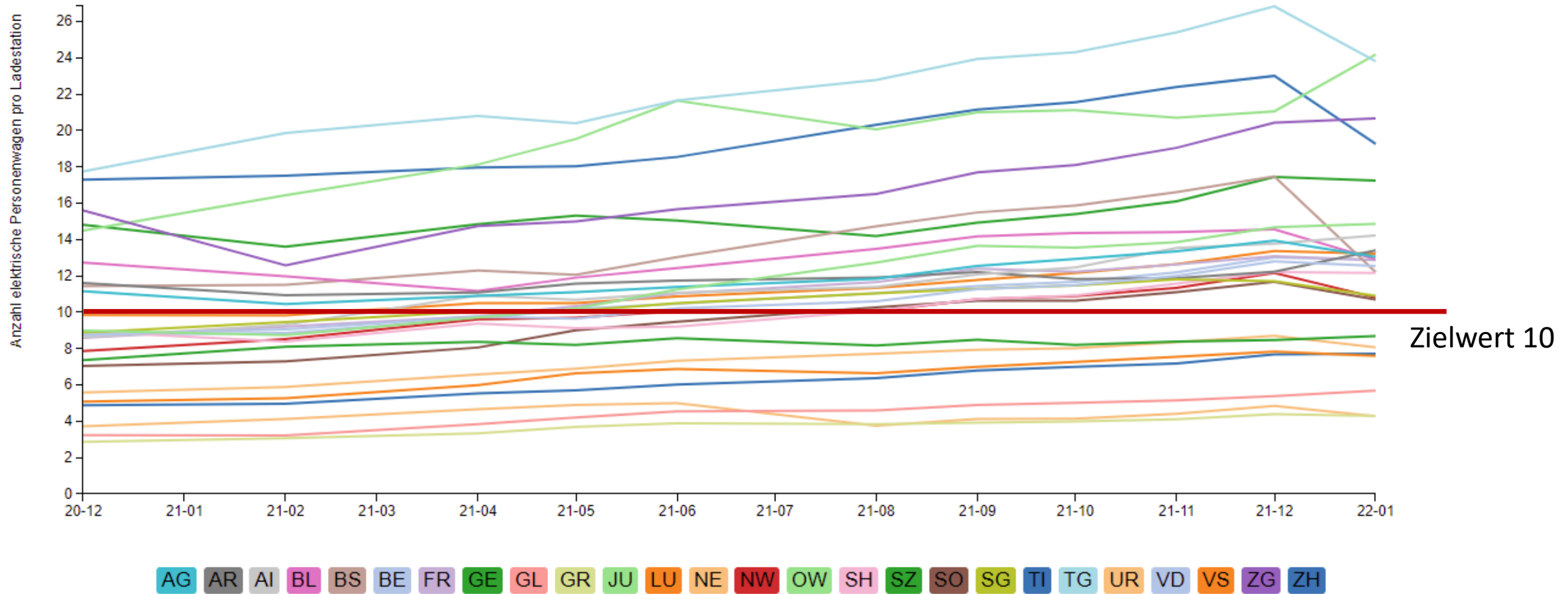
- Schweizer Auto-Importeure haben **CO₂-Zielvorgaben für neue Personenwagen 2021 erreicht** – nach internen Berechnungen von auto-schweiz
- Umfrage unter auto-schweiz-Mitglieder ergibt gut **50-prozentigen Marktanteil an Steckerfahrzeugen 2025** – mehr als eine Verdopplung im Vergleich zu 2021 (22.4%)
- Auch bei **leichten und schweren Nutzfahrzeugen** kommen alternative Antriebssysteme in stark wachsenden Stückzahlen
- Die Automobil-Branche macht ihre Hausaufgaben mit Bravour – **die Politik hinkt dem sich rasch verändernden Fahrzeugmarkt hinterher.**

Öffentliche Ladestationen können mit wachsendem Fahrzeug-Bestand nicht mithalten



19 Kantone unterdotiert mit Ladestationen

Anzahl Elektroautos (BEV) pro Ladestation nach Kantonen



CO₂-Gesetz-Förderung ungenügend

- Vorlage für neues CO₂-Gesetz des Bundesrates sieht Förderung von «Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und auf öffentlichen Parkplätzen» ab 2025 vor
- Allerdings ist geplant, diese ausschliesslich aus den **CO₂-Sanktionen der Fahrzeug-Importeure zu speisen**
- Mit CO₂-Zielerreichung 2021 ist absehbar, dass kaum Geld zur Verfügung stehen wird.
- **Deshalb müssen weitere Finanzmittel aktiviert und ein jährlicher Mindestbetrag für die Förderung vorgesehen werden (30 Mio. Franken).** Klimaschutz auf der Strasse muss der Schweiz etwas wert sein.

NZZAS.CH

Erstaunliches Gerichtsurteil: Ein Autobesitzer muss seine Ladestation demontieren

Der Besitzer eines Elektroautos muss seine Anlage in der Parkgarage wieder entfernen. Nun wird ein Rückschlag für die Elektromobilität befürchtet.

Jürg Meier · 22.01.2022, 21:45 Uhr

Merken Drucken Teilen



Ladestationen in Parkgaragen von Miet- und Eigentumswohnungen werden zum Nadelöhr der Elektromobilität: Eine Frau schliesst ihr Auto an die Stromversorgung an.

Monty Rakusen / Image Source

Abo Lieber doch kein E-Auto

Warum viele erst mal beim Benziner bleiben

Keine Ladebox, zu wenig Reichweite mit Anhänger und lange Ladezeiten: Drei Autofahrerinnen und Autofahrer erzählen, was sie von einem Umstieg abhält.

Angelika Gruber
Publiziert: 24.01.2022, 10:30

423 Kommentare



Eine Lademöglichkeit für Elektroautos gibts hier nicht: Benjamin Geiger mit seinem Auto in der Tiefgarage.
Foto: Urs Jaudas



Fehlende Ladestationen für Elektroautos

Aus 10 vor 10 vom 22.07.2021.

News > Wirtschaft >

Elektromobilität

Fehlende Ladestationen bremsen Umstieg aufs E-Auto

In der Schweiz gibt es rund 5500 öffentliche Ladestationen. Aber sie stehen oft nicht dort, wo sie gebraucht werden.

Christian Rensch
Freitag, 23.07.2021, 16:28 Uhr



Dieser Artikel wurde 12-mal geteilt.

Es braucht ein «Recht auf Laden»

- Ohne rechtlichen **Anspruch auf Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Mieter und Stockwerkeigentümer** wird Wachstum der Elektromobilität ausgebremst
 - Baurecht ist kantonal geregelt. Bund sollte sich z.B. über die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) entsprechend einbringen
 - Laderecht ginge finanziell nicht zu Lasten der Eigentümer, Mieter müsste diese im Zweifel selbst finanzieren
- **Die Möglichkeit, ein Steckerfahrzeug an einem Parkplatz zu laden, muss so selbstverständlich werden wie warmes Wasser in einer Mietwohnung.**

E-Fahrzeuge als Billig-Importe aus EU

Wegen Missbrauch: Haltedauer für Elektroauto-Kaufprämie soll verlängert werden

17.02.2022 in Autoindustrie, Politik | 2 Kommentare



Bild: VW

Die neue Bundesregierung will die „Umweltbonus“-Kaufprämie für Elektroautos und Plug-in-Hybride ab 2023 neu aufsetzen. Es wird wohl auch eine Änderung bei der Haltedauer geben. Wer den Zuschuss von bis zu 9000 Euro behalten will, soll das Fahrzeug in Zukunft mindestens zwölf statt wie bislang sechs Monate halten müssen. Gelten soll das von 2023 an, heißt es laut Berichten aus Ministeriumskreisen.

Beispiel Deutschland: Mindesthaltedauer von 6 Monaten für Kaufprämie sorgt für **massenhafte Exporte junger Occasionen**, auch in der Schweiz.

→ **Wettbewerbsverzerrung** durch Import subventionierter, günstiger E-Fahrzeuge

DE will Haltedauer ab 2023 auf 12 Monate ausdehnen.

→ **CO₂-Sanktionsbefreiung in der Schweiz muss über Verordnungsweg ab 2023 von 6 auf 12 Monate verlängert werden, um höhere Hürde für vergünstigten Import von CO₂-intensiven Fahrzeugen zu schaffen**

Forderungen von auto-schweiz

- Schweizer Automobilbranche macht ihre Hausaufgaben: **Ab 2025 wird Mehrheit der neuen Personenwagen über das Stromnetz aufladbar sein**
 - Deshalb braucht es **mehr öffentliche und private Ladeinfrastruktur**:
 - **Förderung im neuen CO₂-Gesetz ab 2025 aber nicht nur mit CO₂-Sanktionen der Fahrzeug-Importeure speisen, denn CO₂-Ziele werden erreicht**
 - **Fixes Mindestbudget von 30 Mio. Franken pro Jahr für Förderung**
 - **Recht auf Laden für Mieter und Stockwerkeigentümer**
 - **Verlängerung der Importfrist für CO₂-Sanktionsbefreiung von 6 auf 12 Monate**
- **auto-schweiz verlangt keine Unterstützung in Form von Kaufprämien, solange die Rahmenbedingungen für Elektromobilität entsprechend adaptiert werden.**

Besten Dank für Ihren Besuch und die Aufmerksamkeit.

Fragen?