Kleine Anfrage

Liechtensteinische Roadmap zur Förderung der Elektromobilität

Frage von	Landtagsabgeordneter Günter Vogt
Antwort von	Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

Frage vom 06. Juni 2018

Auf Einladung von Bundesrätin Doris Leuthard hatten sich am 28. Mai 2018 Vertreter der Elektrizitäts- und Mobilitätsbranche im Rahmen eines runden Tisches mit Vertretern des Bundes, der Kantone und der Städte getroffen, um zu klären, wie der Anteil der Elektrofahrzeuge in der Schweiz erhöht werden könnte. Sie hatten sich darauf verständigt, dazu in den kommenden Monaten gemeinsam eine Roadmap zu erarbeiten. Diese soll das Ziel verfolgen, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen bis 2022 um 15% zu erhöhen. In Liechtenstein beträgt der Anteil von Elektrofahrzeugen per Ende 2017 0,6%. Der weitere Anteil von Hybrid oder Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bei weiteren 2%. Die Zuwachsraten sind auch per Ende April 2018 auf einem sehr bescheidenen Niveau. In Liechtenstein gibt es eine Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und es gab bis anhin eine Unterstützung beim Kauf der Life Klimastiftung von bis zu CHF 3'000. Elektro- oder Hybridfahrzeuge würden einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der liechtensteinischen Energie- und Klimaziele leisten. Übrigens: 2017 waren in Norwegen mehr als die Hälfte aller Neuwagen Elektro- oder Hybridfahrzeuge. Dazu meine Fragen:

* Erachtet die Regierung den Anteil der Elektro- oder Hybridfahrzeuge in Liechtenstein als genügend und, falls nicht, mit welchen möglichen zusätzlichen Anreizen könnte die Elektromobilität in Liechtenstein gefördert werden? Falls die Antwort ja, für genügend sein sollte, bitte ich um eine entsprechende Begründung.
* Seitens der Schweiz wurde klargemacht, dass es Kaufprämien für Elektrofahrzeuge, wie sie im benachbarten Ausland gewährt werden, in der Schweiz weiterhin nicht geben werde. Jedoch sollen die bestehenden Vergünstigungen, wie der Verzicht auf die Automobilsteuer, vorerst bestehen bleiben. Der Bund wird sich zudem weiterhin mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur einsetzen. Welche Fördermassnahmen sieht Liechtenstein und könnte sich Liechtenstein einem solchen Weg anschliessen?
* Bestehen heute nach Ansicht der Regierung bereits genügend flächendeckende Möglichkeiten Elektrofahrzeuge bei öffentlichen oder privaten Parkplätzen, zum Beispiel bei Einkaufszentren, aufzuladen? Gibt es Qualitätsvorgaben zum Ladevorgang oder zu möglichen Zahlungsmöglichkeiten und gibt es seitens

der Regierung eine Unterstützung oder eine Strategie für diesen Ausbau oder wird dieser dem Markt überlassen?

* Sieht die Regierung eine Roadmap mit dem Ziel, den Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen von Personenwagen, wie in der Schweiz schon erwähnt, bis 2022 um 15% zu erhöhen, und wie könnte eine Erreichung dieses Zieles ermöglicht werden?
* Gemäss der liechtensteinischen Fahrzeugstatistik gibt es keine statistischen Unterschiede, zum Beispiel bei der Art der Batterien oder bei den Hybridfahrzeugen, ob es sich um normale Hybride oder um Plug-in-Hybride handelt. Könnten zusätzliche statistische Ausführungen zu diesen Technologien im Bericht erfolgen damit in Zukunft eine verbesserte Aussagekraft möglich wäre?

Antwort vom 08. Juni 2018

Zu Frage 1:

Die Regierung erachtet den Anteil Elektrofahrzeuge in Liechtenstein als ungenügend. Der Anteil soll sich weiter erhöhen. In der Energiestrategie 2020 wurden mit Massnahme 2.8 Elektromobilität bereits 2012 Ziele definiert. Im Halbzeitbericht 2017 wurden diese Ziele revidiert bzw. mussten reduziert werden, da sich der Markt nicht so schnell entwickelte wie erhofft. Gemäss Fahrzeugstatistik 2017 beträgt der Anteil der Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen 2,8% und derjenige der Hybridfahrzeuge 4,3%. Insgesamt liegt der Anteil der Elektro- und Hybridfahrzeuge an den neu zugelassenen Personenwagen in Liechtenstein also bei 7,1%. Derzeit fördert der Staat die Elektrofahrzeuge durch den Erlass der Motorfahrzeugsteuer, der Automobilsteuer und der Mineralölsteuer. Bei Hybridfahrzeugen fällt keine Motorfahrzeugsteuer an.

Zum Potential hält der Halbzeitbericht Folgendes fest: „Die Mobilität verbrauchte im Jahr 2008 rund 350 GWh. Dies entspricht rund 25% des gesamten Energieverbrauchs. Durch Substitution von fossilen Treibstoffen mit Hybrid- oder Elektrotechnologie kann rund die Hälfte der Energiemenge eingespart werden. Entscheidend ist, wie der Strom dafür bereitgestellt wird. Bei Berücksichtigung des europäischen Strommix wird der Effizienzvorteil bezogen auf die eingesetzte Primärenergie faktisch kompensiert. Im Inland wird durch die Substitution der fossilen Treibstoffe die CO2-Bilanz verbessert, global ergibt sich eine Verbesserung nur bei einem Ausbau des Anteils erneuerbarer Energie (z.B. Photovoltaik/Wasserkraft). Es ist zu erwarten, dass sich die Effizienz bezüglich der noch hohen Ladeverluste verbessern wird und sich so die Bilanz auch global positiv entwickeln kann. Es wird davon ausgegangen, dass bei entsprechender Technologie ein Umstieg auf Elektromobilität marktgetrieben stattfinden wird.“

Die Regierung ist der Ansicht, dass Elektromobilität per se nicht die alleinige Lösung ist. Insbesondere, wenn es um die CO2-Reduktion geht, muss auch die globale CO2-Reduktion sichergestellt sein. Die dafür notwendige Elektrizität soll deshalb aus erneuerbaren Quellen, wenn möglich aus dem Inland, kommen.

Die grössten Effekte im Verkehrsbereich können durch Vermeidung von Verkehr, Investitionen in attraktiven öffentlichen Verkehr und die Erhöhung der erneuerbaren Stromerzeugung für die Ladung von Elektrofahrzeugen erreicht werden.

Im Halbzeitbericht zur Energiestrategie 2020 wurde unter Umsetzung Folgendes ausgeführt: „Von staatlicher Seite sollten die Rahmenbedingungen für die Entwicklung vorausschauend geklärt und wenn nötig angepasst werden. Um den Anteil erneuerbarer Energien im Bereich der Mobilität zu erhöhen, sind Netzinfrastrukturfragen (Spitzen/Speicher) genauer zu beleuchten. Eine Arbeitsgruppe sollte sich mit der Thematik eingehend befassen, um notwendige Infrastrukturentscheide zu fällen."

Zu Frage 2:

Der Erlass der Automobilsteuer für Elektrofahrzeuge gilt auch für die Konsumenten und Importeure in Liechtenstein. Die Automobilsteuer von 4% des Kaufpreises für neue Personenwagen, die im Jahr 2017 insgesamt ca. 1,8 Millionen Franken betrug, wird vom Schweizer Zoll erhoben. Somit können auch Liechtensteinische Käufer von Elektrofahrzeugen von dieser Steuerbefreiung profitieren. Zudem besteht eine weitere Vergünstigung in Liechtenstein darin, dass Halter von Elektrofahrzeugen wie erwähnt von der Motorfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer befreit sind.

Ähnliche Überlegungen wie in der Schweiz hat man sich in der internen Energiegruppe und in der Energiekommission in Liechtenstein gemacht. Eine staatliche Förderung von Elektrofahrzeugen scheint nicht zielführend. Dies, auch weil der Verkauf von geförderten Fahrzeugen aufgrund der Kleinheit des Landes über die Grenze hinweg weitere Bürokratie (Rückzahlung von Förderung etc.) verursachen würde. Allfällige Massnahmen, welche sich über den Zollvertrag mit der Schweiz ergeben könnten, sind zu prüfen, um ein Regelungsgefälle möglichst zu vermeiden.

Die Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer hingegen ist zielführend und soll beibehalten werden. Dies gibt der Einführung besserer Technologien einen angemessenen Anreiz. Die Ladeinfrastruktur soll weiter verbessert werden.

Zu Frage 3:

Der Markt löst diese Infrastrukturfrage im Moment noch nicht vollends von selbst (Ausnahme Tesla), weshalb die LKW in diesem Bereich mit max. 20% Förderunterstützung über das Energieeffizienzgesetz aktiv sind.

In Vaduz, Schaan, Gamprin sind bereits Schnellladestationen der LKW in Betrieb. In Balzers wird noch vor den Sommerferien eine weitere Schnellladestation der LKW erstellt. In Schaan stehen von TESLA "Supercharger" zur Verfügung. 22kW-Ladestationen gibt es aktuell in Gamprin und Vaduz. Weitere öffentliche 22kW-Ladestationen werden die LKW gemeinsam mit den Gemeinden in den nächsten Monaten realisieren (Ruggell, Eschen, Mauren, Vaduz, Triesen, Triesenberg, Balzers). Damit stehen flächendeckend für den aktuellen und in der näheren Zukunft liegenden Fahrzeugbestand genügend öffentliche Ladestationen zur Verfügung.

Die Qualitätsvorgaben zum Ladevorgang richten sich nach den aktuellen technischen Branchenvorgaben. Für die Abrechnung und die Zahlungsmöglichkeiten haben sich die LKW einer internationalen Plattform angeschlossen. Die Verrechnung der Ladungen erfolgt aufgrund regionaler Benchmarks. Geförderte Ladestationen haben die Auflage, dass diese nur erneuerbaren Strom anbieten dürfen.

Zu Frage 4:

Die Regierung hat den LKW die Umsetzung der Massnahme Elektromobilität aus der Energiestrategie 2020 übertragen und hat aktuell keine weiteren Handlungsmöglichkeiten definiert. Die Erstellung einer Roadmap für Elektromobilität wird im Rahmen der in Entwicklung stehenden Energiestrategie 2030 geprüft.

Zu Frage 5:

Zurzeit werden 16 verschiedenen Treibstoffarten statistisch erfasst. Davon sind nebst dem reinen Elektroantrieb, 6 Hybridtreibstoffarten aufgeführt. Namentlich sind dies: Benzin/Elektro, Diesel/Elektro, Benzin/Erdgas, Benzin/Flüssiggas, Benzin/Ethanol sowie Wasserstoff/Elektro. Eine weitere Unterteilung sowie die Erfassung bzw. Unterscheidung nach Art der Batterie ist momentan nicht vorgesehen.

Die Art des Treibstoffs wird bei der Typenprüfung erhoben. Da Liechtenstein keine eigenen Typenprüfungen vornimmt, wird auf die Schweizer Typenprüfung und derer statistischen Erfassung abgestellt. Eine eigene liechtensteinische Typenprüfung oder die Erfassung von zusätzlichen, weiteren und spezifisch „liechtensteinischen“ Parametern wäre sehr aufwändig, kostenintensiv und technisch kaum umsetzbar.