

## 10 Punkte für die E-Mobilität

### Positionen von Austrian Mobile Power für die neue Bundesregierung in Österreich

#### Präambel:

Die Österreichische Bundesregierung führt das Land durch die Herausforderungen der Mobilitäts- und Energiewende, die sich am Beispiel der E-Mobilität manifestiert, und setzt konkrete Offensiven, Initiativen und Maßnahmen zur Marktstimulation, Rechtssicherheit, Standortsicherung und Qualifizierung. E-Mobilität ist Chance und Herausforderung für ArbeitnehmerInnen und UnternehmerInnen am Standort Österreich, der es sich mit zeitgemäßer Entschlossenheit und zielgerichteter Aktion zu widmen gilt, um die unter Spannung gekommene Beschäftigung und den Wohlstand des erfolgreichen fossilen Autolands Österreich in eine neue elektrische Zeit zu führen.

#### *1. Einsetzen eines treibenden und koordinierenden E-Mobilitätsbeauftragten der neuen Bundesregierung für das Zukunftsthema E-Mobilität*

Ministerienübergreifende Steuerung des Forschungs-, Innovations-, Energie-, Verkehrs-, Umwelt-, Zukunft- und Standortthemas E-Mobilität durch einen treibenden, koordinierenden und politisch verantwortlichen E-Mobilitätsbeauftragten unter aktiver Einbindung branchenübergreifender ExpertInnen zu industriellen Roadmaps und Machbarkeiten.

#### *2. Deutliche F&E-Programmstärkung für E-Mobilität zur Sicherung des Innovationsstandorts Österreich*

Durch Innovationen, Know-how und hohen Qualitätsstandards hat sich Österreichs Autozulieferindustrie international als verlässlicher Partner für fossile Antriebstechnik und konventionellen Fahrzeugbau etabliert. Dies ist aufgrund der voranschreitenden Mobilitäts- und Energiewende in Gefahr. Die Weiterentwicklung des bisher etablierten Automotive-Standorts in Richtung eines renommierten E-Mobility-Standorts muss uns daher ein besonderes Anliegen sein – nicht zuletzt aufgrund der Arbeitsplatzsicherung und der zu generierenden Wertschöpfung. Es gilt, endlich durch deutliche F&E-Anstrengungen die Elektrifizierung und Digitalisierung des Straßenverkehrs als Motor der Mobilitäts- und Energiewende zum Vorteil Österreichs zu sichern. Demgemäß bedarf es einer klaren Schwerpunktprogrammatik und Verdoppelung der Anstrengungen zugunsten höher dotierter, thematisch offener und mehrjährig planbarer Forschungs- und Entwicklungsförderungen für die Entwicklung und Produktion von Komponenten, Bauteilen, Werkzeugen und Produktionstechnik für elektrische Antriebe, elektrische Speicher sowie Produktionsanlagen für E-Fahrzeuge, Ladetechnik und digitale Services für die E-Mobilität in Österreich.

### *3. Qualifizierungsoffensive für den Markthochlauf*

Die Industrie sieht derzeit einen alarmierenden Mangel an qualifiziertem Fachpersonal in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Produktion. Aufgrund des aktuellen Markthochlaufs ist deshalb schnellstmöglich eine entsprechende Qualifizierungsoffensive innerhalb der bestehenden Aus- und Weiterbildungsstruktur umzusetzen, um den aktuellen und zukünftigen Kompetenzbedarf zu sichern.

### *4. Ausschöpfung von Beschäftigungspotenzialen durch steuerliche Anreize*

Die seitens des Klima- und Energiefonds beauftragten Studie „E-MAPP: E-Mobility and the Austrian Production Potential“ (2016) zeigt das enorme Potenzial der E-Mobilität für die heimische Wirtschaft: Die österreichische Automobilbranche kann durch den Ausbau der E-Mobilität insgesamt bis zu 33.900 Jobs und 3,1 Mrd. Euro Wertschöpfung bis 2030 generieren. Dies gilt es auszuschöpfen und durch die Senkung der Lohnnebenkosten für Beschäftigte in diesem Zukunftsfeld eine Entwicklung in diese Richtung anzustoßen.

### *5. Steuerliche und legistische Gleichstellung von Plug-in Hybriden mit Zero Emission-Fahrzeugen*

Die aktuellen steuerlichen Rahmenbedingungen für E-Fahrzeuge gehen derzeit noch zu wenig Hand in Hand mit dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten in Österreich. Diese müssen technologieneutral definiert werden. So ist die wesentliche Brückentechnologie der extern mit Strom aufladbaren Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV) mit bis zu 75g CO<sub>2</sub>/km<sup>1</sup> hinsichtlich der Vorsteuerbefreiung, der Sachbezugsregelung, der NOVA und MÖst den vollelektrischen E-Fahrzeugen jedenfalls bis zu Erreichung eines E-Fahrzeuganteils von 20% aller jährlichen mehrspurigen Fahrzeugneuzulassungen oder bis zum 31.12.2024 gleichzusetzen. Im Bereich der Legistik gilt es, das „grüne Taferl“ auf PHEV auszuweiten, damit Verkehrsregelungen wie „ausgenommen für E-Fahrzeuge beim Laden“ auch exekutiert werden können.

### *6. Steuerbefreiung und spezifische Abschreibungsmöglichkeiten für ausschließlich intelligente E-Ladeinfrastrukturinvestitionen*

Um die Zukunftsfähigkeit neuer E-Ladeinfrastrukturinvestitionen zu garantieren, ist ein **steuerlicher Anschub entlang definierter Qualitätskriterien** erforderlich. Konkret bedarf es einer Steuerbefreiung sowie attraktiverer Abschreibungsmöglichkeiten für die Errichtung und den Betrieb von E-

---

<sup>1</sup> Gemessen nach „neuem europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ)

Ladeinfrastrukturen. Jedenfalls umfassen muss ein daran gekoppelter Kriterienkatalog 1) das *Lastenmanagement* für die Gewährleistung der Netzsicherheit 2) die Kommunikationsfähigkeit für die Anbindung an zentrale Finder sowie 3) die Möglichkeit für das Adhoc-Laden von E-Fahrzeugnutzern.

### *7. Implementierung von Bonussystemen für vielgenutzte E-Fahrzeuge und aufgerüstete E-Ladeinfrastrukturen*

Hinsichtlich eines positiven Umwelteffektes ist neben Ankaufsförderungen von E-Fahrzeugen ein Bonussystem für saubere VielfahrerInnen zu implementieren. Zielführend ist dabei eine „Decarbonisierung der Pendlerpauschale“ für Private und die „Ökologisierung von Abschreibungsmöglichkeiten investitionsintensiver Unternehmensfuhrparks und -ladeanlagen“.

Darüber hinaus braucht es legislatischen Druck und ein Bonussystem für die smarte Nachrüstung bestehender öffentlich-zugänglicher E-Ladesäulen der ersten Generation, um diese Ladesäulen in einem österreichweiten Verzeichnis verlässlich bis 2021 einzubinden. Damit würde die primär wirkende Markthochlaufbarriere ausgeräumt werden und gleichzeitig stünden wesentliche Konsumenteninformationen über Zugangsmöglichkeit, Frei/Besetzt-Status sowie Preis zur Verfügung.

### *8. Einheitliche Umsetzung der Preisauszeichnungsverpflichtung für das Adhoc-Laden an öffentlich zugänglichen E-Ladeinfrastrukturen*

NutzerInnen von E-Fahrzeugen wissen derzeit vor Fahrtbeginn größtenteils nicht, ob ihnen der Adhoc-Zugang beim Laden etwas kosten wird bzw. wieviel sie für die Leistung bezahlen. Die einheitliche Umsetzung der Preisauszeichnungsverpflichtung für Adhoc-Laden an öffentlich zugänglichen E-Ladeinfrastrukturen ist daher dringend erforderlich und – im Sinne des Abbaus der nutzerseitigen Reichweiten- oder Kostenangst – von den Ladestellen-Betreibern bis Mitte 2018 einzufordern. In der Folge soll bis Ende 2018 die Preisauszeichnung für das Adhoc-Laden wochenaktuell an die E-Control zu melden sein und per digitaler Schnittstelle jedem zur Verfügung gestellt werden. Nur so kann die Grundlage dafür geschaffen werden, dass ab 2020 Ad-Hoc Ladepreise in den Navigationssystemen von E-Fahrzeugen Einzug halten und für alle E-FahrerInnen einsehbar sind.

### *9. Marktorientierte Anpassung, Vereinfachung und Vereinheitlichung von Vorschriften, Verordnungen und Gesetzen zur E-Mobilitätsinfrastruktur*

Im Zuge des voranschreitenden Aufbaus von E-Ladeinfrastruktur in öffentlichen, öffentlich-zugänglichen und privaten Bereichen sehen sich Energieversorger, Infrastrukturerrichter und -betreiber wie auch Private mit einer Reihe an legislatischen Hürden konfrontiert, die es ehest möglich auszuräumen gilt. Insbesondere sehen wir dringenden Handlungsbedarf:

- bei der Vereinfachung und bundesweiten Vereinheitlichung von Bauordnungen hinsichtlich der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur auf privatem und unternehmenseigenem Grund. Hier gilt es bundesweit die Errichtungsanzeige einer Errichtungsgenehmigung vorzuziehen (vgl. Steiermark, Kärnten);
- bei der in den bundesländerspezifischen Stellplatzverordnungen festgelegten Anzahl von E-Ladepunkten bei öffentlich zugänglichen Parkplätzen, deren Leistung sich nach dem örtlichen Bedarf richten und demgemäß technologisch flexibilisiert werden muss (z.B. 2 x 11 KW Ladeleistung oder 1x Schnellladetechnologie);
- bei den Vorschriften zur Installation einer E-Ladesäule in Mehrparteienhäusern, unabhängig der rechtlichen Nutzungsform (Eigentum, Miete, Genossenschaftliche Verwendung), die derzeit entweder die Zustimmung aller Eigentümer erfordert anstatt als „privilegiertes Vorhaben“ (WEG, vgl. Multimediadienste) oder als „zeitgemäßes Wohnbedürfnis“ (MRG, WGG) zu gelten;
- im Bereich des Gewerberechts, um öffentliches Teilen privater Ladestationen zu ermöglichen.

### *10. Bewusstseinsbildung durch zielgruppenspezifische Awarenesskampagnen in Österreich*

Einer nachhaltigen Mobilitätswende in Richtung sauberen Individual- und Wirtschaftsverkehr stehen nach wie vor Berührungängste und Skepsis seitens potenzieller AnwenderInnen im Weg. Im Ausbildungsbereich sind mögliche Berufsbilder im Zukunftsfeld der E-Mobilität zu wenig evident, als dass ausreichend Personal dieser Fachrichtung nachgeht. Begleitend zu den Maßnahmen zur Optimierung der Rahmenbedingungen für Markthochlauf, Standortsicherung und Qualifizierung bedarf es daher zielgruppenfokussierter Kommunikationskampagnen für Endnutzer und Auszubildende:

- Zielgerichteter Einsatz einer imagefördernden Informationskampagne auf Basis von Erfahrungen, Erkenntnissen, Produkten und Services zur E-Mobilität für den Endnutzer
- Informationskampagne für E-Mobilitäts-Berufsausbildungen über alle Ausbildungsniveaus
- Zielgruppenspezifische Weiterbildungsinformationen für betreffende Branchen

#### **Austrian Mobile Power**

Mit der gemeinsamen Kraft und Kompetenz österreichischer Spitzenunternehmen führt Austrian Mobile Power als die branchenübergreifende Elektromobilitäts-Allianz Österreichs die Implementierung der Elektromobilität voran. Die Kompetenzplattform umfasst Spitzenrepräsentanten aus den Bereichen Fahrzeugtechnologie, Systemanbieter, Energieversorger, Anwendertechnologien und Interessenvertretung.

**Mitglieder:** ABB, AIT Austrian Institute of Technology, ARBÖ, Automobil-Cluster OÖ, AVL List, BMW Group Austria, ECARIO, e-Marke, Energie AG Oberösterreich, Enio, FEEL, greenmove, HAGER, has.to.be, Hyundai, IBIOLA Mobility Solutions, Industriellenvereinigung, INFINEON, Innovation Service Network, Kalomiris Consulting, LeasePlan Österreich, MAGNA, NISSAN ÖSTERREICH, ÖAMTC, Österreichs Energie, OVE, Porsche Austria, Raiffeisen Leasing, Renault Österreich, REWE International AG, Robert Bosch AG, Siemens AG Österreich, SMATRICES, TÜV Austria, VERBUND AG und Wirecard CEE.

## Kontakt

Austrian Mobile Power – The e-mobility alliance  
Geschäftsführer DI Heimo Aichmaier  
Mail.: [heimo.aichmaier@austrian-mobile-power.at](mailto:heimo.aichmaier@austrian-mobile-power.at)  
[www.austrian-mobile-power.at](http://www.austrian-mobile-power.at)

## Quellen

### National

Richtlinie 2014/94/EU (2016): Nationaler Strategierahmen „Saubere Energie im Verkehr“

Link: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/strategierahmen.pdf>

Studie “E-MAPP: E-Mobility and the Austrian Production Potential“ (2016);

Link: <https://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Presseausendungen/2016/eMapp/E-MAPPStudie.pdf>

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014): Neue Fahrzeugtechnologien und ihre Effekte auf Logistik und Güterverkehr

Link: <https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/innovation/mobilitaet/downloads/eflog.pdf>

Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2014): Szenarien zur Entwicklung der Elektromobilität in Österreich

Link: <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0500.pdf>

Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (2012): Elektromobilität in und aus Österreich

Link: [https://www.bmfwf.gv.at/Wirtschaftspolitik/wettbewerbspolitik/Documents/Umsetzungsplan\\_Elektromobilitaet.pdf](https://www.bmfwf.gv.at/Wirtschaftspolitik/wettbewerbspolitik/Documents/Umsetzungsplan_Elektromobilitaet.pdf)

Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (2012): Kompetenzprofil und Ausbildungsbedarf für Elektromobilität in und aus Österreich

Link: [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/emobil\\_ausbildungsbedarf.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/emobil_ausbildungsbedarf.pdf)

Rat für Forschung und Technologieentwicklung (2009): Strategie 2020 - Forschung, Technologie und Innovation für Österreich

Link: [http://www.rat-fte.at/tl\\_files/uploads/Strategie/090824\\_FINALE%20VERSION\\_FTI-Strategie2020.pdf](http://www.rat-fte.at/tl_files/uploads/Strategie/090824_FINALE%20VERSION_FTI-Strategie2020.pdf)

### EU

ERTRAC, EPoSS and ETIP SNET (2017): European Roadmap Electrification of Road Transport

Link: [http://egvi.eu/uploads/Modules/Publications/ertrac\\_electrificationroadmap2017.pdf](http://egvi.eu/uploads/Modules/Publications/ertrac_electrificationroadmap2017.pdf)

European Commission; Directorate-General for Mobility and Transport (2017): Clean power for transport infrastructure deployment

Link: <https://publications.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/1533ba56-094e-11e7-8a35-01aa75ed71a1>

European Automobile Manufacturers Association ACEA (2016): Joining Forces to Tackle the Road Transport CO<sub>2</sub> Challenge

Link: [http://www.acea.be/uploads/publications/Joining\\_forces.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/Joining_forces.pdf)