

Ancrer l'infrastructure de recharge dans la loi – Un guide pour les communes et les cantons



Ancrer l'infrastructure de recharge dans la loi – Un guide pour les communes et les cantons

RechargeAuPoint

Office fédéral de l'énergie OFEN

Section Mobilité

info@laden-punkt.ch

Pulverstrasse 13

3063 Ittigen

Rôle et collaboration de l'organisme d'accompagnement et d'autres parties prenantes

Le présent guide a été accompagné par un organisme composé des membres suivants :

- Alois Freidhof, Office fédéral de l'énergie OFEN (mandant)
- Julian Barth, Swisscharge AG (mandant)
- Robin Becker, Generis AG (mandant)
- Boris Bayer, Office de l'environnement et de l'énergie du canton de Berne, collaborateur scientifique Approvisionnement en énergie/Mobilité
- Markus Sieber, Responsable du domaine des transports de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP
- Marco Rupp, maire de la commune d'Ittigen BE
- Beat Moser, maire de la commune de Münsingen BE
- Maude Schreyer-Gonthier, responsable de projet secteur mobilité, Association des communes suisses (ACS)
- Reto Rigassi, Secrétariat de l'Association Cité de l'énergie
- Stefan Lehmann, reflecta ag (auteur)
- Michelle Oswald, reflecta ag (auteure)

L'organisme d'accompagnement a fourni des feed-back sur le contenu et l'applicabilité du présent guide. Les membres de cet organisme ont apporté leur savoir-faire, leurs recommandations et leur point de vue en fonction de leur propre environnement professionnel. En outre, des entretiens écrits ont été menés avec certains cantons et communes mentionnés dans les exemples de bonnes pratiques. Le présent guide s'appuie ainsi sur une large base.

Contenu du guide

1 Introduction

Quel est le but du guide et à qui s'adresse-t-il?

Pages 5–7

2 Le «pivot»

Comment un canton ou une commune peut-il procéder pour créer les conditions-cadres visant à mettre à disposition une infrastructure de recharge?
– Description de la situation de départ et du modèle de pivot.

Pages 8 – 20

3 Domaines d'action

Quelles sont les possibilités de mise en œuvre qui ont fait leurs preuves dans la pratique?
– Description des possibilités de réalisation dans le cadre des législations sur l'énergie, la construction et la fiscalité ainsi qu'au moyen de programmes d'encouragement et autres idées d'action.

Pages 21 – 26

4 Exemples de bonnes pratiques pour les cantons

Comment les cantons réglementent-ils l'infrastructure de recharge?
– Recueil d'exemples de textes législatifs cantonaux.

Pages 27 – 47

5 Exemples de bonnes pratiques pour les communes

Comment les communes réglementent-elles l'infrastructure de recharge?
– Recueil d'exemples de textes législatifs communaux.

Pages 48 – 59

1 Introduction

Les ventes de véhicules électriques augmentent d'année en année. La demande de possibilités de recharge augmente donc également. Les cantons et les communes jouent un rôle important dans la création de conditions-cadres. Par le biais de la législation et des programmes d'encouragement, il existe un levier substantiel pour créer les conditions-cadres nécessaires au développement d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins.

Quel est le but du présent guide et à qui s'adresse-t-il ?

La mobilité électrique est un pilier important de la décarbonisation du trafic motorisé et contribue de manière déterminante à la réalisation des objectifs ambitieux de la Confédération en matière de politique énergétique et climatique, « zéro net » en 2050. Selon les prévisions actuelles, les véhicules électriques s'imposeront largement en Suisse au cours des prochaines années et, en 2030 déjà, quatre véhicules sur cinq vendus seront des véhicules avec prise.¹ Il faut par conséquent s'attendre à l'avenir à une augmentation du besoin de recharge et donc à une forte demande de possibilités de recharge. De ce fait, le développement d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins sera l'un des principaux facteurs de succès pour le développement de la mobilité électrique.

La construction d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins est un défi collectif qui implique un grand nombre d'acteurs, parmi lesquels les pouvoirs publics², les agences immobilières, les fournisseurs d'électricité, des personnes privées, des entreprises et autres organisations. Ce sont en particulier les cantons et les communes qui peuvent veiller, dans leurs domaines de compétence respectifs, à ce qu'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins soit bâtie. Il leur appartient notamment de jouer un rôle important dans la conception du cadre juridique. La législation et les programmes d'encouragement constituent un levier substantiel pour la création de conditions-cadres appropriées pour l'infrastructure de recharge.

Le présent guide indique aux cantons et aux communes comment ils peuvent promouvoir l'infrastructure de recharge et donc la mobilité électrique. Il contient des exemples éprouvés de bases légales et de programmes d'encouragement dans le domaine de l'infrastructure de recharge. Sous forme d'un recueil structuré, il vise à présenter aux cantons et aux communes intéressés des possibilités et recommandations pour l'ancrage de l'infrastructure de recharge, ainsi que de ses instruments juridiques et de planification. Ceci dans le but de promouvoir la mobilité électrique et de construire l'infrastructure de recharge de manière judicieuse du point de vue de l'aménagement du territoire, de la planification des constructions et de l'énergie, en s'appuyant sur les expériences acquises. Outre des exemples concrets, le guide montre comment un canton ou une commune peut procéder pour créer des conditions générales favorisant l'infrastructure de recharge. Les exemples mentionnés visent à mettre à disposition l'infrastructure de recharge. Dans la pratique, il s'avère utile de considérer les systèmes énergétiques dans leur ensemble. Les outils de [RechargeAu-Point](#) fournissent des informations complémentaires à ce sujet.

¹ [Conception Infrastructure de recharge 2050](#).

² Dans ce guide, le terme « pouvoirs publics » désigne à la fois les cantons et les communes.



Exemple de processus politique tiré de la démarche d'Ittigen (BE)

La commune d'Ittigen s'est emparée très tôt de la thématique du développement durable et a obtenu la certification ISO 14001 dès la fin des années 1990 déjà. Le thème « Ressources et énergie » est ancré dans le plan des tâches et des finances avec des objectifs d'impact et des indicateurs ; il est encore approfondi dans le « Plan directeur de l'énergie ». Ces documents ont permis de créer la base stratégique pour la partie Programme du projet «Klimact Ittigen 2030+», qui met en évidence les mesures permettant d'atteindre le zéro net d'ici 2050. L'une de ces mesures est la construction d'une infrastructure de recharge, qui est d'une part exigée par le règlement de construction et d'autre part soutenue par un programme d'encouragement.

2 Le « pivot »

Comment un canton ou une commune peut-il/elle procéder concrètement pour créer des conditions-cadres visant à mettre à disposition une infrastructure de recharge adaptée aux besoins ? Le modèle de « pivot », décrit ci-après, amène vers de bons exemples et offre une aide aux cantons et communes intéressés. Il peut être adapté à leurs propres besoins.

Contenu

- 2.1 Situation initiale
- 2.2 « Pivot »
- 2.3 Les disques du « pivot »
- 2.4 Aller droit au but (réglage du disque à l'aide d'un exemple)
- 2.5 Liste d'exemples du point de vue des cantons
- 2.6 Liste d'exemples du point de vue des communes

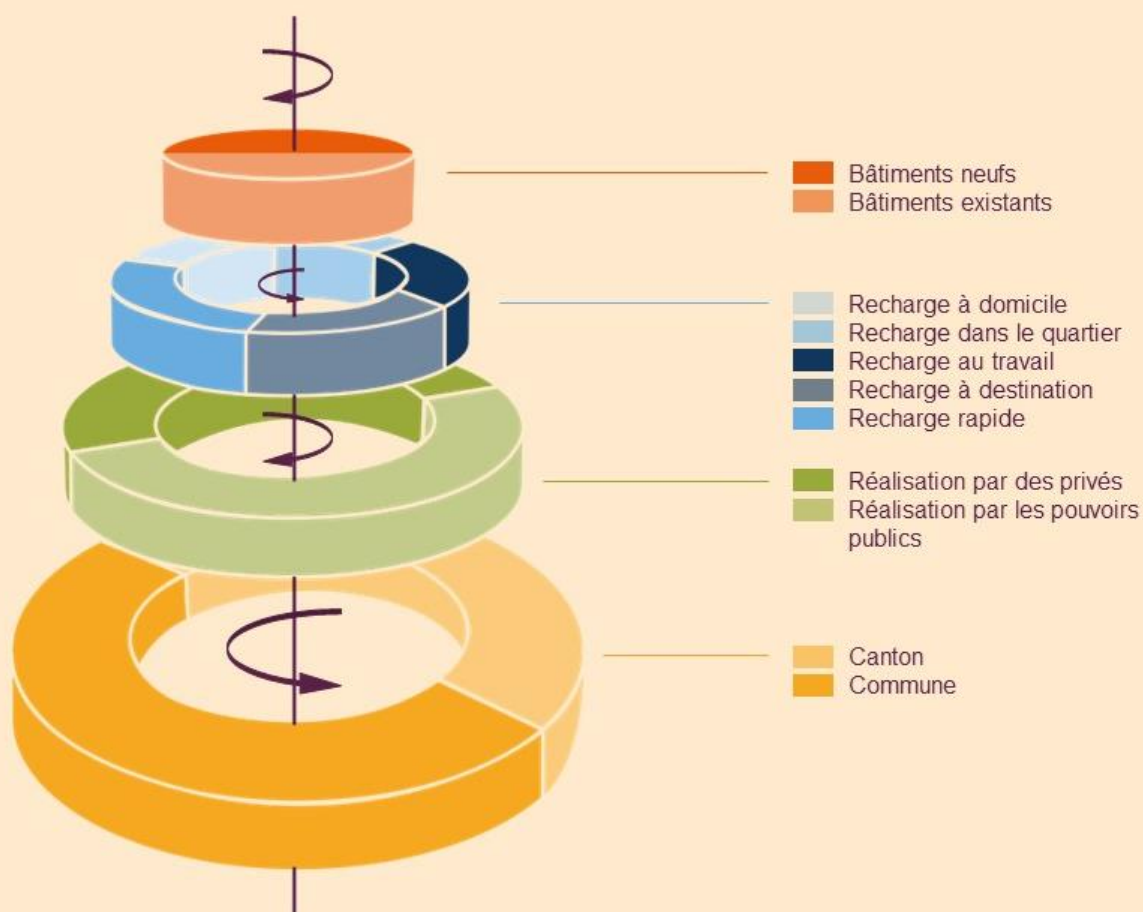
2.1 Situation initiale

Les recherches ont montré que, lorsqu'un canton ou une commune a décidé d'aller de l'avant dans le domaine de la mobilité électrique et en particulier dans celui de l'infrastructure de recharge, les mesures définies ont parfois déjà été intégrées dans des documents stratégiques tels que visions, modèles et concepts. L'étape suivante consiste à les mettre en pratique. C'est là que le présent guide intervient. Il montre aux cantons et aux communes, à l'aide d'exemples, comment les mesures définies peuvent être mises en œuvre au niveau légal.

La thématique de la « mobilité électrique » est décrite en détail dans le [Petit guide avec exemples d'actions concrètes - La mobilité électrique dans les communes](#) » 7 de SuisseEnergie. Le chapitre 6 de ce guide traite de manière approfondie du thème de la « recharge ».

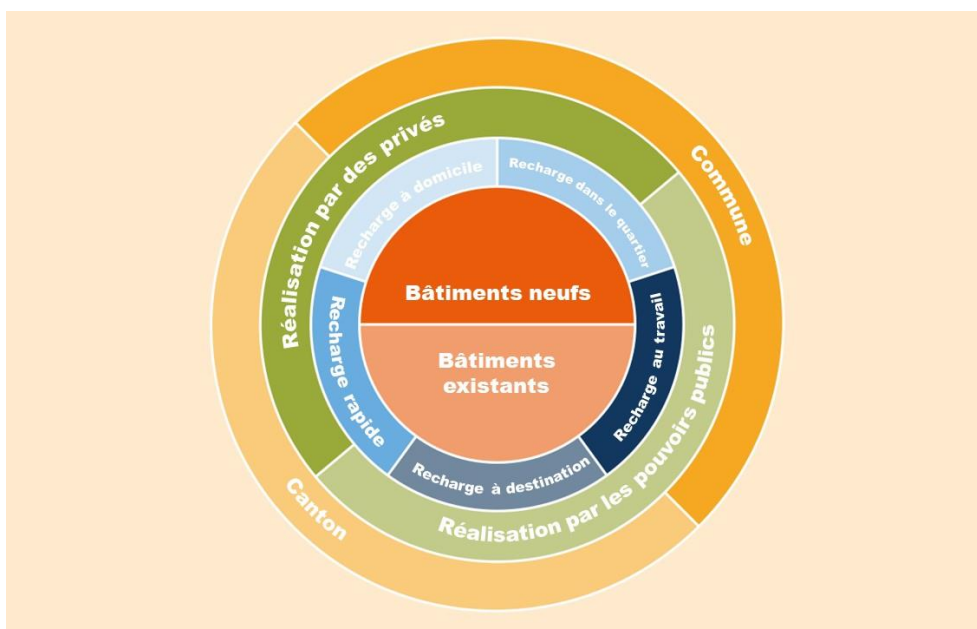
2.2 « Pivot »

Le « pivot » doit aider à positionner rapidement sa situation spécifique en tant que canton ou commune, à trouver des exemples pratiques et à prendre, sur cette base, ses propres mesures juridiquement contraignantes. Le pivot comprend quatre disques que l'on peut tourner et placer dans différentes positions. Les cantons et les communes peuvent ainsi choisir la position pour laquelle ils recherchent des exemples.



2.3 Les disques du « pivot »

Les différents disques du « pivot » sont décrits ci-après.



Distinction entre « bâtiments neufs » et « bâtiments existants »

Le premier disque établit la distinction entre « bâtiments neufs » et « bâtiments existants ». Le terme « bâtiments » englobe tous les bâtiments, ouvrages de génie civil, installations et équipements créés artificiellement (p. ex. aussi les places de stationnement en zone bleue).

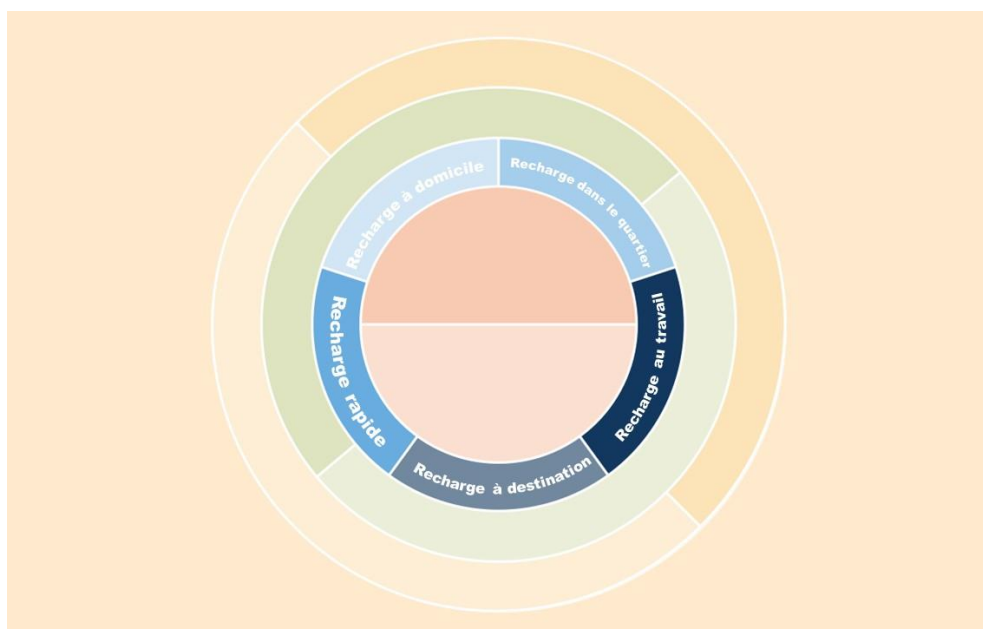


Si la commune ou le canton a une forte activité de construction et si l'infrastructure de recharge doit être réalisée surtout dans des bâtiments neufs ou des projets assimilables, ce sont les réglementations en matière de planification et de construction qui s'appliquent ([voir chapitre 3.2 Législation](#))

[sur les constructions](#)) →. Si les mesures doivent être ciblées sur des constructions déjà existantes, le résultat peut être obtenu au moyen de programmes d'encouragement ou d'avantages fiscaux ([voir chapitres 3.3 Programmes d'encouragement et 3.4 Législation fiscale](#)) →.

Distinction entre « besoins de recharge »

Le deuxième disque établit des distinctions en fonction des circonstances dans lesquelles se font principalement les recharges dans le canton ou la commune. Dans la pratique, ce sera bien sûr le plus souvent une combinaison des différents besoins. Mais les principaux besoins sont bien différents s'il s'agit d'une commune avec des pendulaires entrants ou sortants ou d'une commune de domicile. Les cinq besoins de recharge sont décrits en détail sur le site de [recharge-au-point](#) ↗.



- **Recharge à domicile**

Les recharges se font en grande partie à domicile. Les bornes de recharge domestiques sont généralement de plus faible puissance. Cette recharge lente sur son propre place de parc est confortable, se déroule souvent de nuit, ménage la batterie et est moins chère que la recharge rapide. Dans les immeubles d'habitation, l'installation de points de recharge individuels ou partagés (avec des systèmes de gestion de charge s'il y a plusieurs points de recharge) accroît l'attrait des biens.

- **Recharge dans le quartier**

Toute personne qui n'a pas la possibilité de recharger à la maison, faute de place de stationnement attribuée, doit pouvoir se rabattre sur des points de recharge dans le quartier. S'il n'y en pas assez, cela peut faire obstacle à une décision d'achat d'un véhicule électrique. Les communes et les villes peuvent contribuer à y remédier, en collaboration avec des entreprises, les services municipaux ou les services industriels locaux. Une certaine dose de coordination est certes requise, mais les variantes

de mise en œuvre sont nombreuses et elles ne coûtent pas forcément une fortune.

Des informations complémentaires figurent dans le [Recueil d'informations sur la mobilité électrique pour les communes – Recharge dans le quartier ↗](#).

- **Recharge au travail**

Pendant qu'ils sont au travail, les membres du personnel peuvent recharger aisément leur véhicule électrique - à condition de disposer des points de recharge nécessaires. Une commune ou un canton, ou également une entreprise, peuvent ainsi d'une part marquer des points auprès de leur personnel, et d'autre part, ils peuvent montrer l'exemple en électrifiant leur propre flotte de véhicules.

- **Recharge à destination**

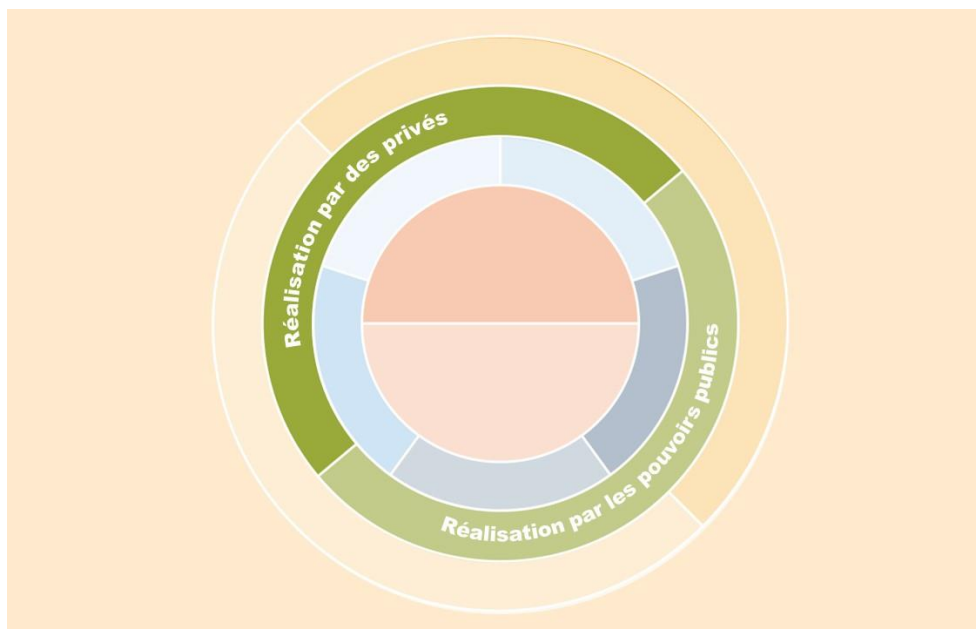
Pendant les achats, le temps d'une séance de fitness, à l'hôtel en vacances ou sur une place de parc accessible au public – plus les possibilités de recharge sont nombreuses au quotidien, plus la recharge devient flexible. Ces lieux de recharge accessibles au public peuvent être équipés de points de recharge rapides ou lents. Ils font de plus en plus partie de la palette de services offerte à la clientèle.

- **Recharge rapide**

Lorsque l'on doit recharger en chemin, on est heureux de trouver une station de recharge rapide. Les stations-service et aires de repos sont des lieux idéaux pour de telles installations. Les véhicules électriques modernes peuvent faire une recharge quasiment complète de la batterie en 15 à 30 minutes et reprendre la route.

Distinction entre « Réalisation par des privés » et « Réalisation par les pouvoirs publics »

Le troisième disque permet de déterminer si la réalisation doit être effectuée par des entreprises ou des ménages privés (« Réalisation par des privés ») ou si elle doit être initiée et coordonnée par les pouvoirs publics.



- **Réalisation par des privés**

La réalisation par des privés signifie que l'initiative / la coordination vient d'acteurs privés, c'est-à-dire de particuliers ou d'entreprises. La mise en œuvre a alors généralement lieu dans le domaine privé ou la propriété privée (p. ex. maison individuelle, immeuble d'habitation, site d'une entreprise).

La réalisation par des privés permet d'atteindre un plus grand nombre de stations de recharge potentielles et constitue la solution la plus avantageuse pour le canton ou la commune. Outre la mise à disposition d'informations et de conseils, ceux-ci peuvent encore apporter une aide supplémentaire dans ce domaine. Ils peuvent soutenir financièrement l'infrastructure de recharge et les composants du système énergétique (p. ex. infrastructure de base de la solution de recharge dans les parkings couverts, photovoltaïque), prévoir des avantages fiscaux pour la mise en place d'une telle infrastructure ou imposer aux privés des prescriptions en la matière ([voir chapitre 3 Domaines d'action](#)) →.

- **Réalisation par les pouvoirs publics**

La réalisation par les pouvoirs publics signifie que l'initiative / la coordination vient des pouvoirs publics. Il arrive souvent qu'une commune ou une ville ne mette pas elle-même à disposition des stations de recharge publiques ni ne les exploite. Au lieu de cela, elle crée les conditions permettant à des privés de s'en charger. La commune ou la ville assume alors son rôle de coordinatrice en tant que planificatrice

et réglemente la gestion des stations de recharge sur le domaine public.

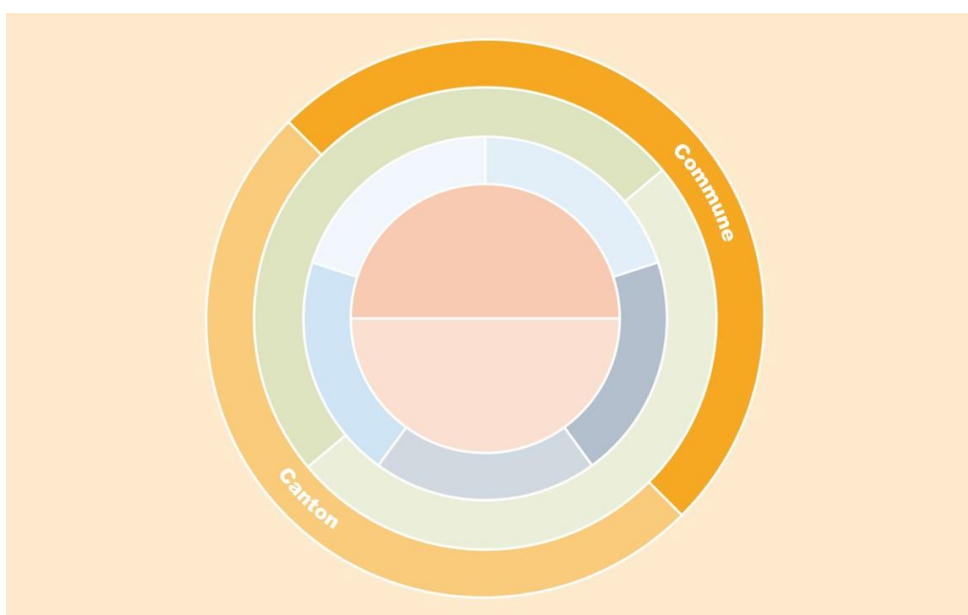
L'action des pouvoirs publics a valeur d'exemple. Ce premier engagement actif des pouvoirs publics prend souvent moins de temps, car certaines compétences relèvent directement de l'exécutif. Quant aux besoins de recharge, il faut se rappeler que les cantons et les communes mettent en location des logements et des locaux commerciaux et sont également des employeurs. Ils disposent donc d'une grande marge de manœuvre dans ces domaines. Ils offrent en outre des places de stationnement publiques et peuvent les mettre à la disposition de tiers pour l'installation de stations de recharge (p. ex. avec des droits de superficie ou des concessions) ; ils ont aussi la liberté d'y exploiter leurs propres stations de recharge.

De plus, ils sont souvent propriétaires d'entreprises d'approvisionnement et peuvent exercer une influence par le biais d'une stratégie de propriétaire. Il est également envisageable que les pouvoirs publics, en tant que propriétaires fonciers, octroient des droits de construction, par exemple à des coopératives d'habitation, à condition que celles-ci construisent une infrastructure de recharge.

Distinction entre « canton » et « commune »

Le quatrième disque permet de rechercher des exemples en distinguant les cantons et les communes. Le guide donne des exemples pour les deux échelons de l'État.

Les possibilités d'influence en tant que canton ou commune diffèrent selon leur domaine de compétence³. Plus un canton réglemente déjà, moins les communes sont sollicitées. Les communes sont proches de leur population et connaissent mieux ses besoins. C'est pourquoi il vaut la peine, le cas échéant, d'édicter des dispositions communales plus poussées.



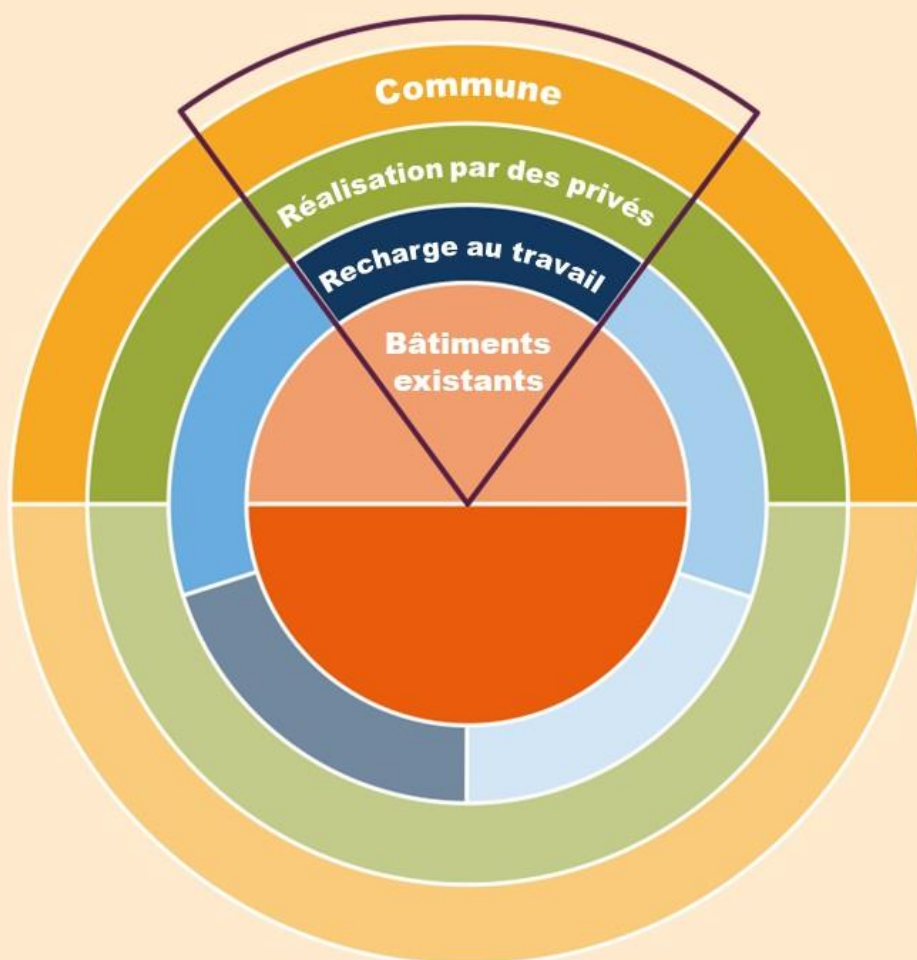
³ Pour les domaines de compétence de la Confédération, des cantons et des communes, voir [Office fédéral du développement territorial ARE, Mobilité et territoire 2050 Plan sectoriel des transports](#) 7. recharge-au-point.ch

2.4 Aller droit au but (réglage du disque à l'aide d'un exemple)

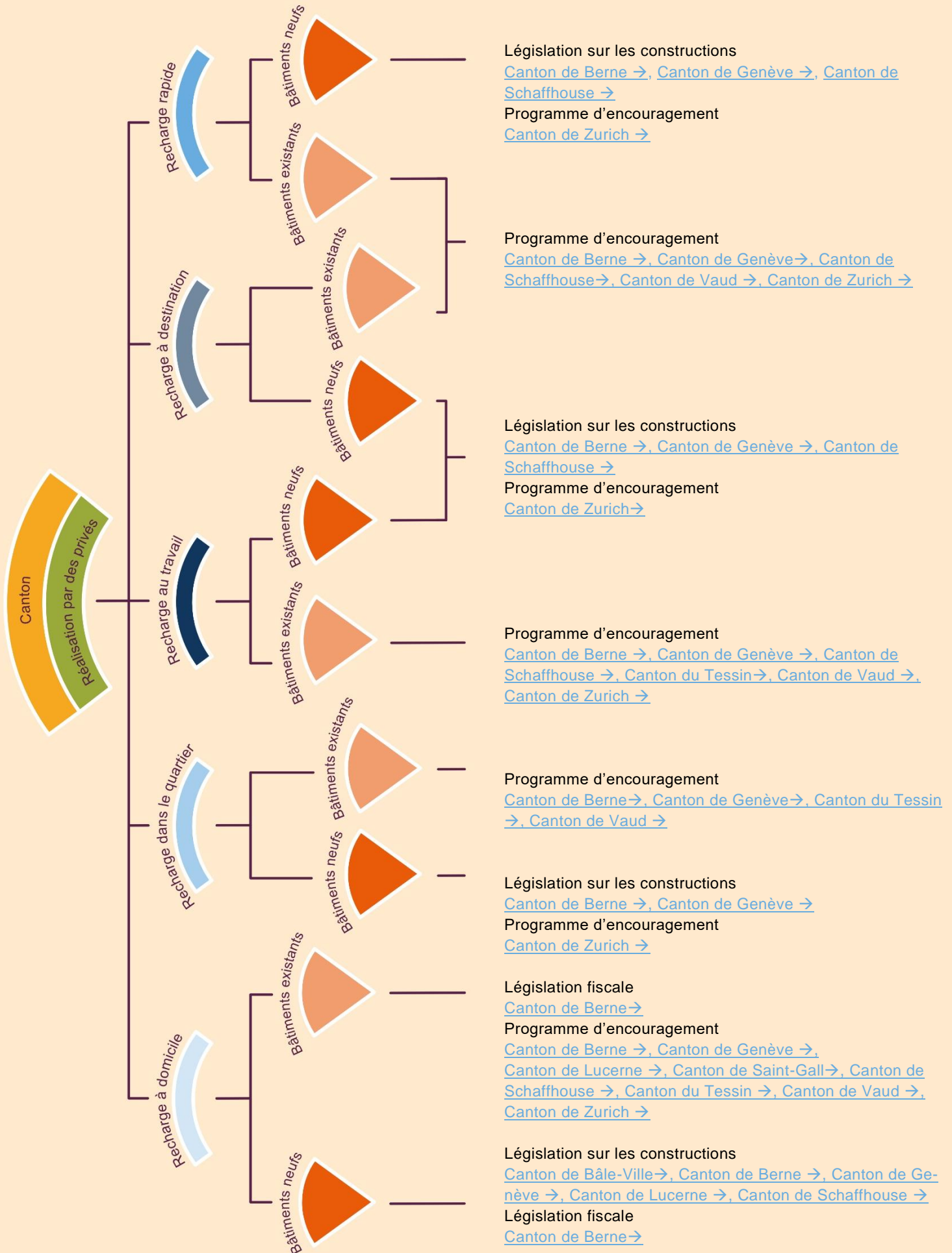
Le pivot est un modèle dans lequel les disques peuvent être tournés. Peu importe quel disque est placé en premier dans la position souhaitée. Voici un exemple :

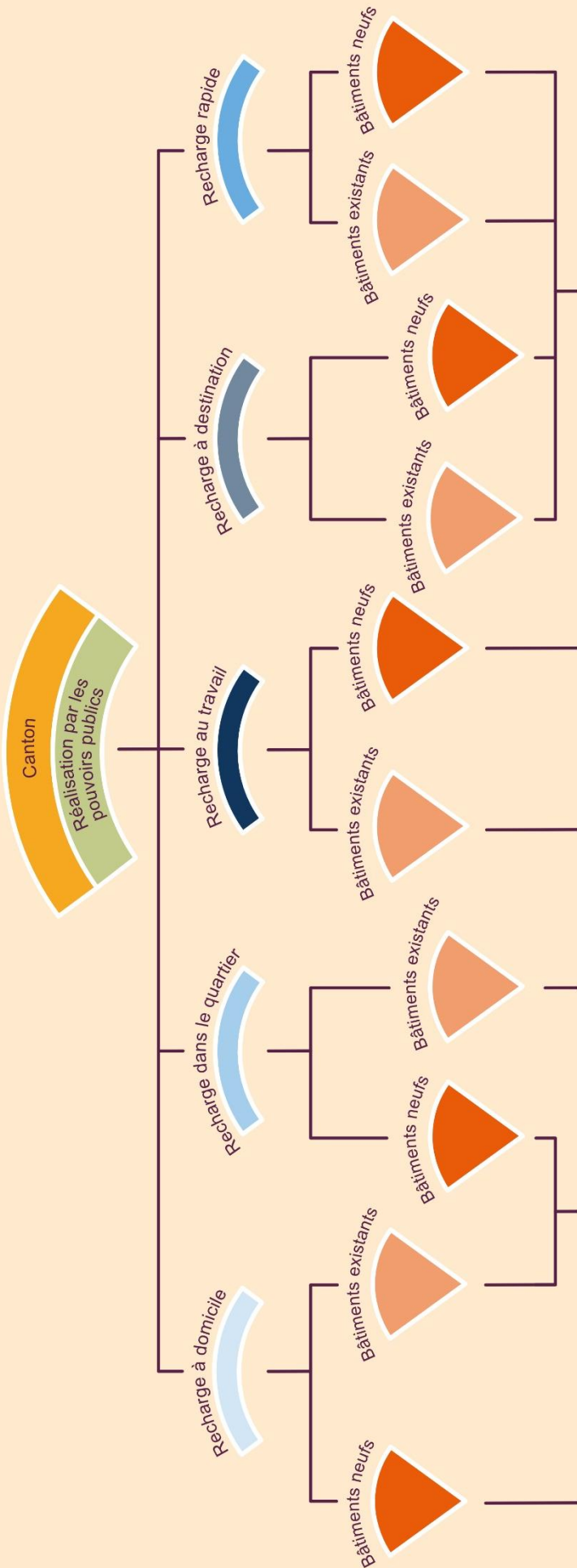
- Une secrétaire communale recherche des exemples d'autres communes. Elle positionne le quatrième disque sur « Commune ».
- La commune a déjà fait beaucoup elle-même et souhaite inciter la population à agir. Le troisième disque est placé sur « Réalisation par des privés ».
- La commune attire des pendulaires. Sur le territoire communal, il y a plus d'emplois que d'habitants. Le deuxième disque est donc positionné sur « Recharge au travail ».
- De nombreuses entreprises existent déjà et les bâtiments ont été construits au cours des dernières années. Il y a désormais peu de possibilités de construire de nouveaux immeubles commerciaux. Le premier disque est donc placé sur « Bâtiments existants ».

Le guide montre comme résultat qu'une telle constellation existe dans les communes d'Ittigen, Cadenazzo et Losone ([voir chapitre 2.6 Liste d'exemples du point de vue des communes](#)) →.



2.5 Liste d'exemples du point de vue des cantons





Programme d'encouragement

[Canton de Zurich →](#)

Législation sur la protection de l'environnement

[Canton de Bâle-Ville →](#)

Programme d'encouragement

[Canton de Berne →](#)

[Canton de Zurich →](#)

[Canton de Bâle-Ville →](#)

Programme d'encouragement

[Canton de Berne →](#), [Canton de Zurich →](#)

Législation sur la protection de l'environnement

[Canton de Bâle-Ville →](#)

Programme d'encouragement

[Canton de Berne →](#), [Canton de Zurich →](#)

Législation sur la protection de l'environnement

[Canton de Bâle-Ville →](#)

Législation sur la protection de l'environnement

[Canton de Bâle-Ville →](#)

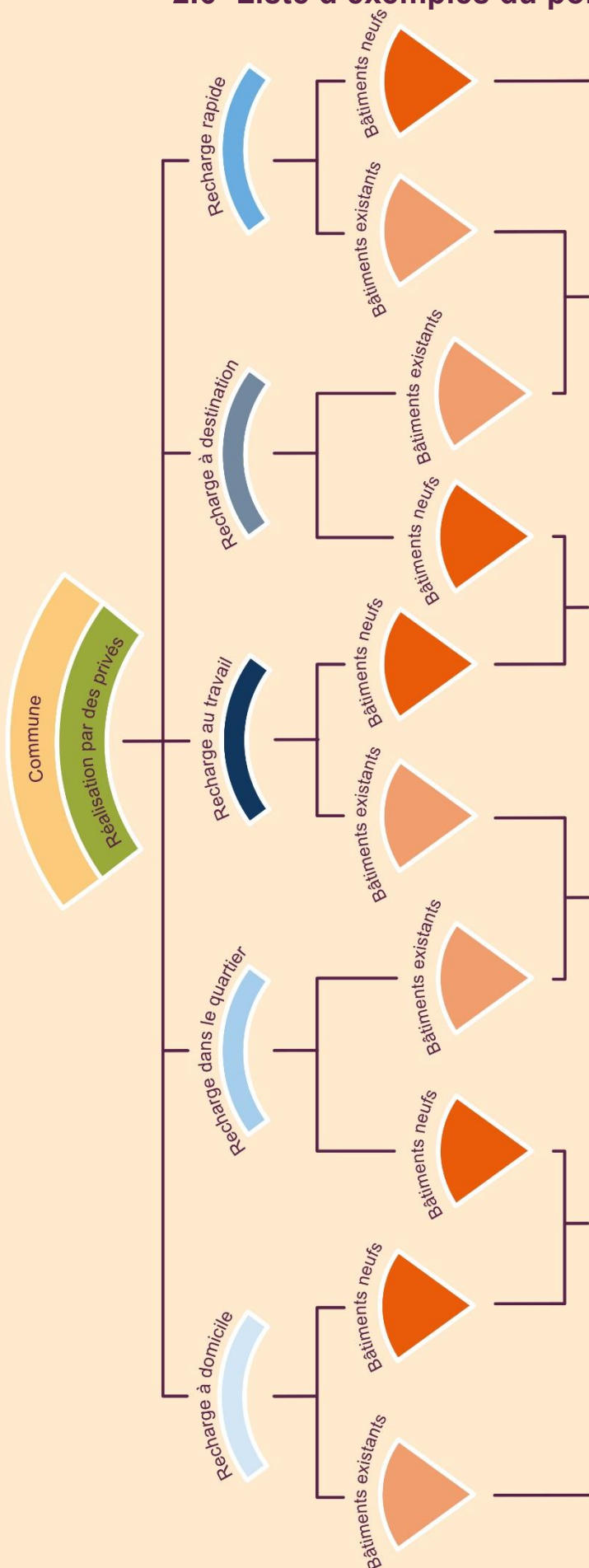
Programme d'encouragement

[Canton de Berne →](#),

Programme d'encouragement

[Canton de Berne →](#), [Canton de Zurich](#)

2.6 Liste d'exemples du point de vue des communes



Législation sur les constructions

[Commune d'Illnau-Effretikon](#) →, [Commune d'Ittigen](#) →,
[Commune de Münsingen](#) →, [Ville de Schaffhouse](#) →

Programme d'encouragement

[Commune de Cadenazzo](#) →, [Commune de Losone](#) →

Programme d'encouragement

[Commune de Cadenazzo](#) →,
[Commune d'Illnau-Effretikon](#) →,
[Commune d'Ittigen](#) →, [Commune de Losone](#) →

Législation sur les constructions

[Commune d'Illnau-Effretikon](#) →, [Commune d'Ittigen](#) →,
[Commune de Münsingen](#) →, [Ville de Schaffhouse](#) →

Programme d'encouragement

[Commune de Cadenazzo](#) →, [Commune de Losone](#) →,
[Ville de Winterthur](#) →

Programme d'encouragement
/ Législation sur l'énergie

[Commune de Cadenazzo](#) →,
[Commune d'Ittigen](#) →, [Commune de Losone](#) →
[Ville de Winterthur](#) →, [Ville de Saint-Gall](#) →

Législation sur les constructions

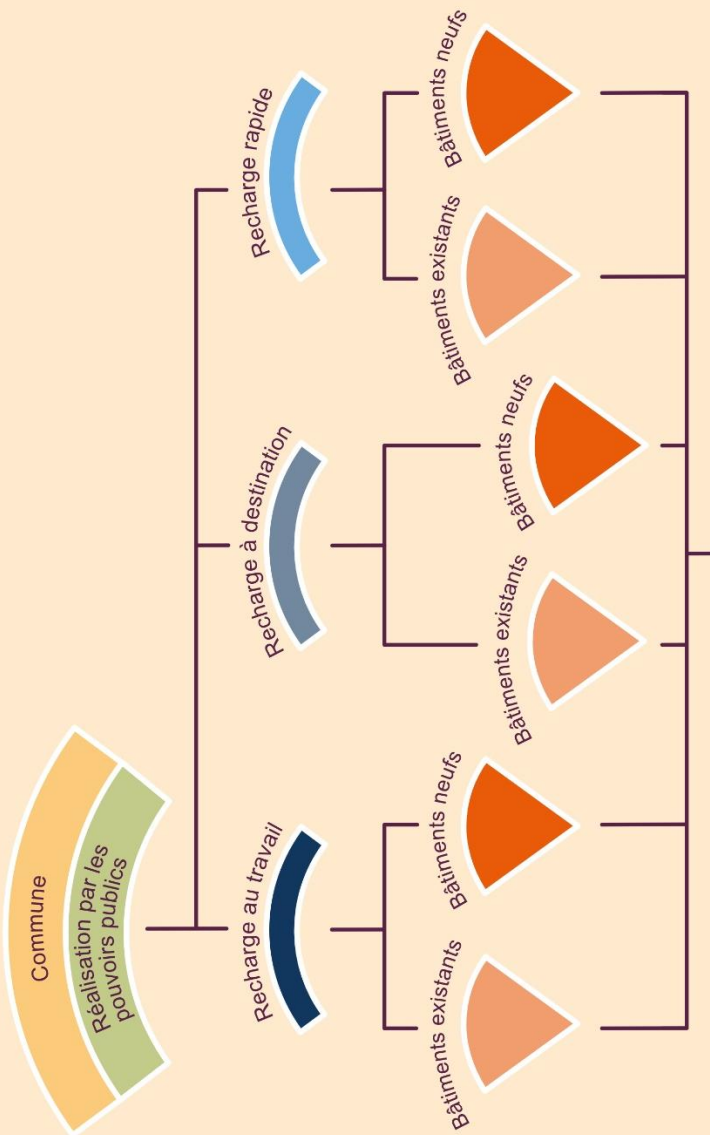
[Commune d'Illnau-Effretikon](#) →, [Commune d'Ittigen](#) →,
[Commune de Münsingen](#) →, [Ville de Schaffhouse](#) →

Programme d'encouragement

/ Législation sur l'énergie
[Commune de Cadenazzo](#) →, [Commune de Losone](#) →
[Ville de Winterthur](#) →, [Ville de Saint-Gall](#) →

Programme d'encouragement

[Commune de Cadenazzo](#) →,
[Commune d'Illnau-Effretikon](#) →,
[Commune d'Ittigen](#) →, [Commune de Losone](#) →,
[Ville de Winterthur](#) →



Législation sur les marchés publics

[Commune de Köniz →](#)

[Commune de Münsingen →](#)

Législation sur la protection de l'environnement

[Commune de Köniz →](#)

3 Domaines d'action

Certains cantons et communes ont déjà réfléchi de manière approfondie au thème de l'infrastructure de recharge et ont pris des mesures. À cet effet, ils utilisent leur propre marge de manoeuvre en ayant ancré l'infrastructure de recharge dans leur législation ou mis en place des programmes d'encouragement. Les possibilités de mise en oeuvre établies dans la pratique sont expliquées ci-après.

Contenu

- 3.1 Législation sur l'énergie
- 3.2 Législation sur les constructions
- 3.3 Programmes d'encouragement
- 3.4 Législation fiscale
- 3.5 Autres idées d'action

3.1 Législation sur l'énergie

La législation sur l'énergie de la Confédération soutient la réalisation des objectifs des stratégies énergétiques cantonales et communales. Les mesures qu'elle comporte visent à réduire la consommation d'énergie, diminuer les émissions nocives de CO₂ et augmenter l'utilisation d'énergies renouvelables. Cette législation joue donc un rôle décisif dans la création de conditions-cadres pour l'infrastructure de recharge. D'après ce que montre la pratique, la législation sur l'énergie définit des principes généraux, mais aucune disposition concrète relative à l'infrastructure de recharge ([voir chapitres 4.1 Législation sur l'énergie →](#) et [5.1 Législation sur l'énergie →](#)). Les principes de la législation sur l'énergie peuvent cependant conduire à la modification indirecte de la législation sur les constructions ([voir chapitre 4.2 Législation sur la construction du canton de Berne →](#)).

3.2 Législation sur les constructions

La législation sur les constructions constitue un instrument permettant d'ancrer dans la loi des prescriptions relatives à l'infrastructure de recharge. Ces prescriptions légales doivent cependant être en accord avec la garantie des droits acquis en vigueur. Les constructions et installations existantes notamment sont protégées dans leur état actuel. Elles peuvent en principe être maintenues et entretenues sans modifications comme relevant de l'ancien droit. Et ceci même si elles ne correspondent pas aux nouvelles prescriptions et normes. Certains cantons étendent la garantie des droits acquis, en permettant que des constructions et installations existantes soient rénovées, transformées ou agrandies. Cela concerne les bâtiments neufs et projets assimilables (dont font partie p. ex. les grandes extensions et surélévations de bâtiments existants) et dans certains cas, les transformations assimilables à de nouvelles constructions. Pour favoriser l'infrastructure de recharge dans des bâtiments existants, il convient de prévoir des programmes d'encouragement appropriés ([voir chapitre 3.3 Programmes d'encouragement →](#)).



Assujettissement à autorisation

Les stations de recharge doivent respecter les mêmes dispositions que les installations de consommation, de production d'énergie et de stockage en matière d'annonce, de raccordement et d'exploitation. Un échange le plus tôt possible avec l'exploitant du réseau est donc indispensable.

Dans certains cas, l'installation d'une station de recharge nécessite une autorisation de construire, conformément aux directives habituelles des autorités communales compétentes. Les [Moyens d'orientation 7](#) de la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP contient des informations plus détaillées sur les cas où l'installation de stations de recharge nécessite une autorisation de construire.

Si les pouvoirs publics envisagent d'inscrire dans la législation sur la construction des prescriptions relatives à l'infrastructure de recharge, les aspects suivants sont particulièrement importants pour la création de ces conditions générales :

- Directives concernant le **nombre de stations de recharge**

Il est essentiel de définir des règles claires sur le nombre de stations de recharge, afin de garantir une infrastructure couvrant l'ensemble du territoire et adaptée aux besoins, ainsi que de répondre aux futurs besoins de recharge. Le nombre exact de stations devrait être fixé en fonction de différents facteurs, tels que, par exemple, l'utilisation du bâtiment (maison individuelle ou plurifamiliale, parking public, etc.), la capacité de places de stationnement et la demande prévisible en mobilité électrique.

- Directives concernant la **norme d'extension** (niveau d'extension, puissance de raccordement, système de gestion de la charge)

La définition de règles claires relatives à la norme d'extension des stations de recharge est décisive pour garantir que l'infrastructure de recharge réponde aux exigences technologiques et présente une qualité élevée et uniforme.

Pour évaluer et ancrer les aspects susmentionnés dans des bases légales, il convient de se référer à des normes reconnues au niveau national. Selon la pratique actuelle, le cahier technique SIA 2060 s'est avéré être un document de référence pertinent. Pour quantifier le nombre de stations de recharge, ce cahier définit, à titre de recommandation, une valeur minimale et une valeur cible en pourcentage pour chaque niveau d'extension.

Cahier technique SIA 2060

Avec sa collection de normes, la SIA (Société suisse des ingénieurs et des architectes) a créé des règles nationales reconnues pour l'art de bâtir. Le respect de ces normes contribue à la sécurité des constructions et des installations, à leur fonctionnalité, leur durabilité, leur rentabilité, et donc à leur qualité.

Le cahier technique SIA 2060 décrit comment l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques peut être réalisée dans les bâtiments. Il met l'accent sur le processus de planification, l'aménagement progressif de places de stationnement et l'intégration de stations de recharge dans une gestion des prestations, tant à l'intérieur du bâtiment que dans le réseau du fournisseur. Outre les conditions techniques générales, le cahier fournit aussi les bases permettant aux pouvoirs publics et aux exploitants de réseau de créer les conditions requises.

Pour la planification simple et efficace de structures de recharge dans les bâtiments, la calculatrice en ligne SIA 2060 est à la disposition de tous les groupes participant à la construction ([Lien ↗](#)).

L'intégration de prescriptions sur l'infrastructure de recharge dans la législation sur la construction offre la possibilité de créer un cadre efficace pour le développement de cette infrastructure sur l'ensemble du territoire et en réponse aux besoins. Une insertion dans la législation sur la construction s'impose également du fait que l'infrastructure de recharge relève des réglementations relatives aux places de stationnement, qui sont souvent inscrites dans la législation sur la construction. Certains cantons et communes prévoient déjà des prescriptions à ce sujet dans leur législation sur la construction ([voir chapitres 4.2 Législation sur la construction et 5.2 Législation sur la construction](#)) →.

3.3 Programmes d'encouragement

Des programmes d'encouragement cantonaux et communaux soutiennent les privés par des subventions pour le développement de l'infrastructure de recharge et jouent un rôle actif dans l'extension de celle-ci en fonction des besoins et sur l'ensemble du territoire.

Plusieurs cantons et communes ont déjà mis en place avec succès de tels programmes ([voir chapitres 4.3 Programmes d'encouragement et 5.3 Programmes d'encouragement](#)) →. Les programmes d'encouragement règlent les aspects suivants :

- **Objet du subventionnement** (qu'est-ce qui est subventionné ?)

Dans les programmes d'encouragement cantonaux et communaux, l'objet de la subvention est principalement l'installation de base et les stations de recharge dans les bâtiments existants. Cela comprend les stations de recharge publiques, mais aussi dans des entreprises, des immeubles d'habitation individuelles ou plurifamiliales. De plus, des formations initiales et continues, ainsi que des conseils et informations dans le domaine de l'énergie, sont aussi en partie soutenus.

Les programmes d'encouragement se réfèrent souvent au cahier technique SIA 2060 pour garantir des normes et des directives de qualité uniforme pour les stations de recharge éligibles pour des subventions.

- **Sujet du subventionnement** (qui a droit à une subvention ?)

Ce sont principalement les propriétaires privés d'immeubles ou d'entreprises qui ont droit à des subventions. Il existe aussi des programmes d'encouragement qui soutiennent les communes désireuses d'investir dans le développement d'une infrastructure de recharge.

- **Montant du subventionnement** (à combien se monte la subvention ?)

La hauteur de la contribution d'encouragement détermine le montant du soutien financier. Il peut s'agir d'un pourcentage de la couverture des coûts d'installation, d'une somme forfaitaire (maximale) ou d'autres modèles de financement. Le montant de la contribution peut varier en fonction de l'objet du subventionnement et dépend du crédit-cadre

alloué. La fixation d'une contribution appropriée est essentielle pour stimuler les investissements et garantir que le soutien financier contribue effectivement à la création d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins et couvrant l'ensemble du territoire.

Le succès des programmes d'encouragement dépend fortement des éléments suivants: organisation claire, accès facile pour les personnes intéressées, évaluation et adaptation continues aux évolutions et besoins dans le domaine de la mobilité électrique. Les expériences montrent que les programmes d'encouragement jouent un rôle plus important pour les grands parkings de maisons plurifamiliales que pour les maisons individuelles. Pour celles-ci, le marché semble fonctionner par lui-même.

3.4 Législation fiscale

L'infrastructure de recharge peut également être encouragée par des réglementations dans la législation fiscale visant à rendre ces investissements déductibles des impôts. La législation fiscale de la Confédération prévoit que les investissements visant des économies d'énergie et la protection de l'environnement soient assimilés aux frais d'entretien. Cela inclut les dépenses et mesures contribuant à l'utilisation rationnelle de l'énergie ou à l'utilisation d'énergies renouvelables⁴. Les législations fiscales cantonales prévoient donc régulièrement des prescriptions similaires, si bien que dans certains cantons, les coûts d'investissement pour des stations de recharge sont déjà admis en déduction fiscale. Dans certains cas toutefois, la simple installation d'une station de recharge ne suffit pas pour bénéficier d'une déduction fiscale : il faut apporter la garantie que le courant utilisé pour la station de recharge provient d'énergies renouvelables (p. ex. installation photovoltaïque) ([voir chapitre 4.4 Législation fiscale du Canton de Berne](#)) →.

3.5 Autres idées d'action

Les cantons et les communes ont la possibilité de contribuer de manière autonome à l'encouragement de la mobilité électrique en prenant des mesures ciblées, comme p. ex. les actions suivantes :

- Directives visant à l'achat de véhicules plus durable ([voir chapitre 5.5 Législation sur les marchés publics](#)) →;
- Prescriptions dans le cadre d'ordonnances sur le personnel, visant l'utilisation des transports publics ou, dans des cas justifiés, de véhicules écologiques ([voir chapitre 5.6 Législation sur le personnel](#)) →;

⁴ Voir Art. 32, alinéa 2, deuxième phrase, Loi fédérale sur l'impôt fédéral direct LIFD 642.11 ([DBG, SR 642.11 7](#)) et Art. 1 Ordonnance sur la déduction des frais relatifs aux immeubles privés dans le cadre de l'impôt fédéral direct ([Ordonnance sur les frais relatifs aux immeubles, SR 642.116 7](#)).

- Prescriptions dans la législation sur la protection de l'environnement ([voir chapitres 4.5 et 5.4 Législation sur la protection de l'environnement →](#));
- Mise à disposition d'un espace de stationnement public pour la construction de stations de recharge ([voir les exemples de Birsstadt ↗](#) et [de Douanne ↗](#)).

De cette façon, les cantons et les communes peuvent encourager la mobilité électrique au sein de la population. Ils contribuent ainsi non seulement à développer une infrastructure de recharge durable, mais ils montrent aussi des exemples positifs et aident à apaiser les craintes.



Apaiser les craintes

La plupart des cantons et des communes n'ont pas encore inscrit l'infrastructure de recharge dans leur législation. Ils ne restent cependant pas inactifs dans ce domaine, mais prennent des mesures de leur propre initiative. De cette façon, ils endossent le rôle de modèle, renforcent la prise de conscience de la population et contribuent à apaiser les craintes face aux véhicules électriques, en offrant la possibilité d'expérimenter concrètement la mobilité électrique.

La commune de **Wohlen bei Bern** met à disposition de la population une offre de mobilité partagée avec Sponti-Car, à Hinterkappelen, Uettligen et Wohlen ([Lien ↗](#)). Les communes d'**Entlebuch** ([Lien ↗](#)) et d'**Erstfeld** ([Lien ↗](#)) misent également sur l'offre de Sponti-Car. La commune de **Cham** encourage la mobilité électrique avec des stations de recharge dans des immeubles dont elle est propriétaire. Un nouveau site Mobilty a en outre été installé, équipé de deux voitures électriques. ([Lien ↗](#)).

Vous trouverez d'autres exemples pratiques dans le « Petit guide avec exemples d'actions concrètes - La mobilité électrique dans les communes » de SuisseEnergie ([Lien ↗](#)).

4 Exemples de bonnes pratiques des cantons

Le recueil suivant d'exemples de bonnes pratiques de différents cantons montre comment ceux-ci ont réglé la question de l'infrastructure de recharge dans le cadre de leur législation ou avec des programmes d'encouragement.

Contenu

- 4.1 Législation sur l'énergie
- 4.2 Législation sur la construction
- 4.3 Programmes d'encouragement
- 4.4 Législation fiscale
- 4.5 Législation sur la protection de l'environnement

4.1 Législation sur l'énergie

4.1.1 Canton de Bâle-Ville

Base légale	Article et libellé	Remarques
SG 772.110 - Verordnung zum Energiegesetz (Energieverordnung, EnV) ↗	§ 61 Beiträge an Mobilitätsmassnahmen ¹ Investitionen für die Beschaffung von E-Bikes, E-Scootern und E-Autos können im Rahmen von Aktionen gesondert gefördert werden.	

4.2 Législation sur la construction

4.2.1 Canton de Berne

Base légale	Article et libellé	Remarques
BSG 721.0 - Baugesetz (BauG) ↗	Art. 18a Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge ¹ Ein angemessener Teil der Parkplätze ist für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzubereiten oder auszurüsten.	Die Revision des Energiegesetzes (KEnG), welche per 01.01.2023 in Kraft getreten ist, führte zur indirekten Änderung des BauG und damit zur Einführung von Art. 18a BauG. Aufgrund der Motion 053-2022 «Solarpflicht für grosse offene Parkierungsanlagen» ↗ besteht der Auftrag das Baugesetz zu ergänzen.

BSG 721.1 - Bauverordnung (BauV) ↗	Art. 56a Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ¹ Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge bei Neubauten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Kantonalen Energieverordnung vom 26. Oktober 2011 (KEnV) richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», Ausgabe 2020. ² Die Dimensionierung der Anschlussleistung für die entsprechenden Ausbaustufen gemäss SIA-Merkblatt 2060 ist nicht bindend. ³ Beim Bau von neuen Wohngebäuden sind vorzusehen:
--	--

a für Einfamilienhäuser die Ausbaustufe «A» für alle Parkplätze,

b für Mehrfamilienhäuser die Ausbaustufe «C1» für alle Parkplätze.

⁴ Bei Neubauten von Gebäuden der Kategorie «übrige Nutzungen» nach Artikel 52 sowie für öffentliche Parkhäuser sind bei mindestens 20 Prozent der Parkplätze, jedoch bei mindestens einem Parkplatz, betriebsbereite Ladestationen gemäss Ausbaustufe «D» vorzusehen. Für die übrigen Parkplätze ist die Ausbaustufe "A" vorzusehen.

Art. 91b1 Ladestationen

¹ Betreiberinnen und Betreiber von verkehrsintensiven Vorhaben sind verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten und zu betreiben.

Art. T7-1 Ladestationen für Elektrofahrzeuge

¹ Bestehende verkehrsintensive Vorhaben, die der Bestimmung von Artikel 91b1 nicht entsprechen, sind innert fünf Jahren seit Inkrafttreten dieser Änderung anzupassen.

4.2.2 Canton de Schaffhouse

Base légale	Article et libellé	Remarques
SHR 700.100 - Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Bau-recht im Kanton Schaff-hausen (Baugesetz) ↗	Art. 39a Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ¹ Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung. ² Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten. ³ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.	Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in der Energiehaushaltsverordnung geregelt (vgl. unten).
SHR 700.401 - Verordnung über den Energiehaushalt in Gebäuden und Anlagen (Energiehaushaltsverordnung, EHV) ↗	§ 17d ¹ Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden». ² In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Wohngebäuden sind mindestens eine ausreichende Anschlussleitung sowie Leerrohre für eine spätere Installation der Ladeinfrastruktur entsprechend der Ausbaustufe «B» vorzusehen.	

³ In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Nichtwohnbauten sowie Parkhäusern sind ab 10 Parkplätzen bei 20 Prozent der Parkplätze einsatzbereite Ladestellen gemäss Ausbaustufe «D» vorzunehmen.

⁴ Bei bestehenden Parkhäusern und Parkplätzen im Sinne von Art. 39a Abs. 2 BauG sind zwei Prozent der Parkplätze gemäss der Ausbaustufe «D» auszurüsten.

⁵ Eine bestehende Parkplatzsituation wird als Einheit beurteilt, wenn die einzelnen Parkplätze zusammenhängend angeordnet sind oder über ein gemeinsames Bewirtschaftungssystem verfügen.

⁶ Mechanische Parkplätze sind von der Ausrüstungspflicht ausgenommen.

4.2.3 Canton de Bâle-Ville

Base légale	Article et libellé	Remarques
SG 730.100 - Bau- und Planungsgesetz (BPG) ↗	3.VI.6 Abstellplätze für Fahrzeuge 3.VI.6.) Autos § 74 [...] ⁴ Ein angemessener Anteil – jedoch mindestens 25 % – der Parkplätze müssen mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können. Einzelheiten regelt die Verordnung.	Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen geregelt.
SG 730.310 - Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) ↗	§ 24 Ausrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ¹ Ein Anteil von mindestens 25 % aller Parkplätze ist mit betriebsbereiten Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. ² Bei Parkplätzen, die für Wohnungen bewilligt wurden, sind mindestens weitere 25 % mit Stromzuleitungen so vorzubereiten, dass ein einfacher Einbau einer Ladestation für Elektrofahrzeuge möglich ist. ³ Die leere Leitungsinfrastruktur, die Platzreserve im Stromverteiler und der Elektrizitätsanschluss des Gebäudes müssen so dimensioniert sein, dass eine spätere Ausrüstung aller Parkplätze mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge möglich ist. ⁴ Installationen mit mehreren Ladestationen am gleichen Anschlusspunkt benötigen ein	

Lastmanagementsystem nach den Vorgaben des Verteilnetzbetreibers.

4.2.4 Canton de Lucerne

Base légale	Article et libellé	Remarques
Vernehmlassungsentwurf zur Änderung des SRL Nr. 735 - Planungs- und Baugesetz (PBG)	§ 119a Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ¹ Parkplätze von Wohngebäuden mit sechs und mehr Wohnungen sind mit einer Grundinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen auszurüsten, bei a. Neubauten, b. Sanierung der Einstellhalle oder c. Auswechslung der Elektrohauptverteilung. ² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in der Verordnung.	Im Kanton Luzern wird derzeit das Planungs- und Baugesetz (PBG) revidiert. Das diesbezüglich Vernehmlassungsverfahren ist bereits abgeschlossen und die finale Botschaft wird demnächst vorliegen. Die Revision des PBG basiert auf der Motion Meier Thomas und Mit. über die Förderung der E-Mobilität durch die Anpassung des Planungs- und Baugesetzes betreffend die Vorinstallation von E-Tankstellen bei Mehrfamilienhäusern im Stockwerkeigentum oder im Mietverhältnis . Diese Motion wurde vom Kantonsrat als erheblich erklärt. Ebenfalls sieht der Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern die Aufnahme von Vorgaben auf Gesetzesstufe zur Elektrifizierung der Parkplätze bei Neu- und Umbauten von Gebäuden als geeignete Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität vor.
Vernehmlassungsentwurf zur Änderung der SRL Nr. 736 - Planungs- und Bauverordnung (PBV)	§ 23a Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ¹ Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» von 2020. ² Einzubauen sind mindestens eine ausreichende Anschlussleitung sowie Leerrohre für eine spätere Installation der Ladeinfrastruktur entsprechend der Ausbaustufe C1 "Power to garage" mit der Anforderung "Zielwert".	

4.2.5 Canton de Genève

Base légale	Article et libellé	Remarques
rsGE L 5 05.19 - Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) ↗	<p>Art. 5 Ratios de stationnement pour le logement [...]</p> <p>⁶ Afin de favoriser et d'anticiper l'essor de l'électromobilité, les parkings en sous-sol doivent être équipés pour la recharge de véhicules électriques en suivant les recommandations du cahier technique SIA 2060, du 1^{er} juin 2020. L'équipement minimum obligatoire du bâtiment comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) une introduction électrique permettant une extension de l'infrastructure de recharge à l'ensemble des places de stationnement de l'ouvrage (niveau A); b) l'installation d'un tableau de répartition dimensionné de façon à réserver suffisamment d'espace pour les dispositifs de protection électrique et les éventuels compteurs, tel que défini au point 2.4.1.2 du cahier technique SIA 2060, du 1^{er} juin 2020; c) un système de gestion de puissance dès 5 points de recharge. <p>Dans le cas de places mutualisées, 10% des places de stationnement doivent être électrifiées. Dans le cas de places attribuées, un pourcentage de 20% est retenu (niveau C).</p>	

4.3 Programmes d'encouragement

4.3.1 Canton de Berne

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Ladeinfrastruktur (Basisinstallation) in Einstellhallen bei nicht-öffentlichen Parkplätzen	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur zum Laden von Elektrofahrzeugen auf nicht öffentlichen Parkplätzen in bestehenden Einstellhallen, die vor dem 1. Januar 2023 rechtskräftig bewilligt wurden. Es sind mindestens 10 Parkplätze auszurüsten. Als Basisinfrastruktur gilt die fest mit einer Einstellhalle verbundene	Eigentümerinnen und Eigentümer von nicht-öffentlichen Parkplätzen
		Der Förderbeitrag liegt bei max. 35 % der Anlagekosten. Beiträge über CHF 200'000.00 werden nicht linear berechnet, der Beitragsatz reduziert sich mit zunehmender Gesamtsumme.

Elektroinfrastruktur, an welche die einzelnen Ladestationen angeschlossen werden können. Die Basisinfrastruktur sieht folgende Elemente vor: Netzanschluss, Unterverteilung Elektroinstallation (inkl. Sicherungen, Zähler und Lastmanagement), Stromverteilung (Flachbandkabel oder Stromschiene) und Kommunikationsinfrastruktur, was der Ausbaustufe C «Power to Garage/ Parking» des Merkblattes SIA 2060 entspricht

Bidirektionale DC-Ladestationen	Förderberechtigt sind bidirektionale (DC)-Ladestationen zur Nutzung von V2X-Anwendungen. Die Ladestation ist förderberechtigt, wenn die Definition der Bidirektionalität und der DC-Ladung gemäss SIA 2060 erfüllt ist.	Der Förderbeitrag liegt bei max. 35% der Anlagekosten.
Informationsanlässe und Weiterbildung	Förderberechtigt sind Aus- und Weiterbildungen sowie die Information und Beratung im Energiebereich. Die Schwerpunkte liegen bei der Professionalisierung der planenden und ausführenden Fachleute sowie bei der Bauberaterinformation in effizienter Energienutzung, in baulicher Erneuerung und zum Einsatz erneuerbarer Energien.	Anbieter von Weiterbildungskursen für Planer und Unternehmer sowie von Informationsveranstaltungen für Hausbesitzer, Verwaltungen, usw. im Energiebereich. Reine Firmenveranstaltungen (z.B. Tag der offenen Tür) können nicht unterstützt werden.

Des informations complémentaires sur les programmes d'encouragement du canton de Berne et sur les conditions de subventionnement en vigueur sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#).

4.3.2 Canton de Schaffhouse

	Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement			
Erschliessung Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt ist die Erschliessung der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern, Industrie-/Gewerbe- und Bürogebäuden (SIA-Gebäudekategorien I, III und IX). Die Erschliessung beinhaltet die Erstellung der fest mit dem Gebäude verbundenen Elektroinfrastruktur für die Stromversorgung des Elektrofahrzeugs. Nicht zu der Erschliessung gehören die Ladestationen.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 25% der Investitionskosten.
Bidirektionale Ladestation	Beitragsberechtigt sind stationäre bidirektionale Gleichstrom-Ladestationen (DC) an privaten Parkplätzen von Ein- oder Mehrfamilienhäusern, welche mit einer Solarstromanlage im Eigenverbrauch gekoppelt sind. Pro Gebäude kann nur ein Gesuch eingereicht werden. Es werden ausschliesslich Neuanlagen gefördert. Die bidirektionale Ladestation entspricht der Definition und Anforderungen Merkblatt SIA 2060:2020 Ausbaustufe D (ready to charge).	Eigentümerinnen und Eigentümer	Einmaliger Investitionsbeitrag pro Ladestation: CHF 2'000.00 Der Förderbeitrag beträgt maximal 25% der Gesamtinvestitionen der geförderten Massnahme. Er ist auf CHF 50'000 bzw. 25 Ladestationen begrenzt.

Des informations complémentaires sur les programmes d'encouragement du canton de Schaffhouse et sur les conditions de subventionnement en vigueur sont disponibles sous le lien suivant [Lien 7](#).

4.3.3 Canton de Zurich

	Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement			
Der Anschluss zu Hause	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur für Ladestationen bis zur horizontalen Zuleitung unmittelbar über den Parkplätzen in Ein- oder Mehrparteiegebäuden (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkplätzen und/oder Immobilien	Pauschalbetrag von CHF 500.00 pro Parkplatz bis zu einer Gesamtanzahl von 15 Parkplätzen. Ab dem 16. Parkplatz reduziert sich der Beitrag auf CHF 300.00 pro zusätzlichem Parkplatz.
Das Elektroauto als Speicher	Förderberechtigt sind bidirektionale DC-Ladestationen an privaten Parkplätzen in Ein- oder Mehrparteiegebäuden (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Die Förderung ist für Bewohnerparkplätze in Bestand und Neubau möglich.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkplätzen und/oder Immobilien	Pauschalbeitrag von CHF 2'000.00 pro bidirektionaler DC-Ladestation.
Die Ladestation im Quartier	Förderberechtigt ist die Nachrüstung von bestehenden Anwohnerparkplätzen an siedlungsorientierten Strassen mit Ladestationen inkl. notwendiger Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060).	Gemeinden	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 3'000.00 pro Parkplatz und CHF 450'000.00 pro Gemeinde.
Laden am Mobilitäthub	Förderberechtigt ist die Ausrüstung abseits der Zentren gelegenen Park+Ride-Anlagen sowie	Gemeinden und Betreibende von Park+Ride-Anlagen und Carsharing-Unternehmen	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF

	<p>Carsharing-Standorten mit AC-Ladestationen und Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Förderberechtigt sind sowohl bestehende als auch neue Anlagen.</p>		<p>3'000.00 pro Parkplatz und CHF 60'000.00 pro Gesuch. Bei einer Teilförderung nur der Basisinfrastruktur liegt der max. Beitrag bei CHF 500.00 pro Anschlusspunkt, bei einer Teilförderung einer Ladestation bei CHF 2'500.00 pro Ladestation.</p>
<p>Der Anschluss fürs Firmenfahrzeug</p>	<p>Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur bis zur horizontalen Zuleitung unmittelbar über den Parkplätzen für Ladestationen auf Parkplätzen an einem Standort eines Unternehmens, die von der Geschäftsflotte (im Eigentum des betroffenen Unternehmens) genutzt werden (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.</p>	<p>Unternehmen (z.B. Gewerbe, Logistikunternehmen)</p>	<p>Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 60'000.00 pro Gesuch.</p>
<p>Beratung einholen</p>	<p>Förderberechtigt sind Beratungsleistungen durch Energieversorgungsunternehmen und private Anbietende bezüglich des Baus und Standorts von Ladestationen, respektive zur Förderung der Elektromobilität</p>	<p>Gemeinden und Unternehmen</p>	<p>Der Fördersatz liegt bei 30% der Beratungskosten und beträgt max. CHF 10'000.00 pro Gesuch.</p>

Les programmes d'encouragement se fondent sur la [Décision du Conseil d'État 909/2022](#) [↗](#). Des informations complémentaires sur les conditions de subventionnement en vigueur ainsi que sur les autres programmes d'encouragement du canton de Zurich sont en outre disponibles dans le [Förderreglement Ladeinfrastruktur](#) [↗](#) et sous le lien suivant [Lien](#) [↗](#).

4.3.4 Canton de Lucerne

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Elektro-Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiegebäuden	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur in bestehenden Mehrparteiegebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten in Anlehnung an die Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060. Zur Stromverteilung wird zwingend ein Flachbandkabel oder eine Stromschiene verlangt. Ladestationen, welche direkt am Wohnungszähler angeschlossen sind, sind nicht förderberechtigt. Ebenfalls nicht förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur in Neubauten.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Mehrparteiegebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten
		Der Beitrag an die Basisinfrastruktur beträgt CHF 400.00 pro mit Strom erschlossenem Parkplatz. Der Förderbeitrag beträgt insgesamt höchstens 30% der Gesamtinvestitionskosten und max. CHF 100'000.00 pro Mehrparteiegebäude oder gemeinsamer Infrastruktur (Einstellhalle).

Des informations complémentaires sur le programme d'encouragement du canton de Lucerne et sur les conditions de subventionnement sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#).

4.3.5 Canton de Saint-Gall

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Ladeinfrastruktur in bestehenden Einstellhallen	Förderberechtigt sind Infrastrukturanlagen mit Lastmanagement zum elektrischen Laden von Elektrofahrzeugen in nicht-öffentlichen Einstellhallen von bestehenden Bauten mit einer Baubewilligung, die vor dem 31. Dezember 2020 rechtskräftig erteilt wurde. Gefördert wird das Einrichten der Anschlussleitung einschliesslich der	Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften
		Für das Einrichten der Anschlussleitung beträgt der Beitrag CHF 300.00 je eingerichteten Parkplatz. Es wird nur einmal ein Beitrag an die Installation der Ausbaustufe C1/C2 gewährt. Der Förderungsbeitrag an das Einrichten der Anschlussleitung beträgt höchstens CHF 25'000.00

elektrischen Schutzrichtungen sowie allfälliger Stromzähler (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060), wenn gleichzeitig mindestens vier betriebsbereite Ladestationen installiert / verbaut werden (Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Gefördert werden zudem neu erstellte Ladeinfrastrukturen (Ausbaustufe C1) sowie Kauf und Installation von betriebsbereiten Ladestationen (Ausbaustufe D).

und höchstens 35% der Investitionskosten. Beim Einrichten betriebsbereiter Ladestationen (Ausbaustufe D) wird der Kauf von Ladestationen mit CHF 800.00 je Parkplatz unterstützt bei einer Mindestanzahl von vier Ladestationen. Der Förderungsbeitrag beträgt höchstens 50% der Investitionskosten. Die nachträgliche Installation von betriebsbereiten Ladestationen wird ebenfalls gefördert, wobei eine Mindestanzahl von vier Ladestationen installiert werden muss.

Dans le canton de Saint-Gall, c'est l'agence Energieagentur St. Gallen GmbH qui intervient pour promouvoir l'énergie. Participent à cette agence : le canton de Saint-Gall, la ville de Saint-Gall, l'association des présidentes et présidents des communes de Saint-Gall et les St. Gallisch-Appenzellische Kraftwerke AG. Des informations complémentaires sur le programme d'encouragement et sur les conditions de subventionnement sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#); il faut ajouter que les conditions générales de l'ordonnance sur les montants des subventions sont fixées d'après la loi sur l'énergie (EnFöV) [sGS 741.12 ↗](#).

4.3.6 Canton de Genève

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Subvention borne électromobilité : parking individuel	<ul style="list-style-type: none"> Borne installée dans une propriété privée pour un usage individuel en lien direct avec un ou des logements, située dans le canton de Genève Borne de recharge spécifique aux véhicules 	<p>Tout particulier résidant sur le canton de Genève peut faire une demande de subvention pour la pose d'une borne de recharge électrique pour un véhicule sur un parking individuel lié à</p> <p>La subvention s'élève à 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum à 1'000 CHF pour une borne individuelle.</p>

électriques (et non pas une simple prise) affectée à un lieu d'habitation

- Installateur agréé et contrôle OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension) de l'installation
- Borne avec accès non payant et ne faisant pas partie d'un réseau de bornes
- Requérant: personne physique
- La subvention doit être sollicitée au plus tard dans les 6 mois après les travaux, selon les dates des factures

son logement et se situant aussi dans le canton.

Une personne morale (entreprise) ne peut pas bénéficier de cette subvention.

La subvention s'élève à 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum à 2'000 CHF pour une borne mutualisée (borne dont l'usage est partagé entre plusieurs habitants).

Subvention borne électromobilité : parking collectif

- Borne installée dans un parking collectif en propriété privée en lien direct avec des logements situés dans le canton de Genève.
- Dans le cas de bornes à usage mutualisé, son accès doit être ouvert à toutes les personnes habitant/occupant le site.
- Borne de recharge spécifique aux véhicules électriques (et non pas une simple prise) affectée à un lieu d'habitation.
- L'installation doit être conforme à l'OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension).
- Borne avec accès non payant et ne faisant pas partie d'un réseau de bornes.
- Requérant: personne physique ou personne morale.

Toute personne physique ou morale peut faire une demande de subvention pour un projet d'installation de bornes électromobilités dans un parking collectif lié à des logements situés dans le canton de Genève.

La subvention s'élève pour une:

- borne à usage individuel dans un parking collectif: 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum 1'000 CHF.
- borne à usage mutualisé dans un parking collectif : 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum 2'000 CHF.

- Achat et installation selon les dates des factures et après la décision de subvention.

Des informations complémentaires sur les programmes d'encouragement du canton de Genève et sur les conditions de subventionnement sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#).

4.3.7 Canton de Vaud

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage privé	La recharge dans les lieux d'habitation collective et de travail	La subvention est à destination des acteurs privés, en premier lieu les propriétaires de logements. Elle s'adresse également aux entreprises et organisations propriétaires de leurs locaux, mettant des places de parking à disposition de leurs employés. Il s'agit d'une aide unique à l'investissement, destinée à équiper un bâtiment existant.
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage public	Cette mesure vise à faciliter la recharge de substitution (au travail ou à domicile) pour les automobilistes sans place de parc privative, ainsi que la recharge à destination (lieux d'achats, de restauration, de loisirs, etc.).	La subvention a pour but d'accélérer l'installation de bornes de recharge publique, dans les parkings dits publics, qu'ils soient en mains privées ou municipales, ainsi que les places de parc en voirie. Elle s'adresse aussi aux parkings existants à usage semi-public (à savoir les visiteurs de commerces, hôtels, centres de loisirs, etc). Il est question de favoriser un grand nombre de points de recharge au lieu d'un petit nombre de bornes de recharge rapide.
		A compter du 1er juillet 2023, les montants versés vont de CHF 400 à 800.- par point de charge, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.
		Les montants versés vont de CHF 500 à 3'000.-, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.

Subventions pour les études territoriales sur la mobilité électrique	<p>La réalisation d'études surcommunes ou aux groupements de communes la mobilité électrique cette mesure d'encouragement vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • accélérer le remplacement des voitures à combustion par des voitures électriques, • favoriser en premier lieu la mobilité électrique partagée et l'alimentation d'origine renouvelable • accélérer le déploiement des infrastructures publiques de recharge. <p>Classées en trois catégories combinables, les études subventionnées peuvent concerner :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la stratégie (analyse des besoins, projections, objectifs, axes stratégiques, etc.), • le plan d'actions (définition, élaboration et mise en œuvre de mesures), • l'accompagnement (choix technologiques, fournisseurs, monétisation, emplacements, appel d'offres, etc.). 	Les aides financières prévues dans le cadre du présent programme sont destinées aux collectivités vaudoises. Le montant de la subvention couvre en principe 50% des coûts des études. Le montant est toutefois plafonné à CHF 10'000.-. Lors de regroupement de communes le montant plafond de 10'000.- peut être augmenté en fonction du bassin de population. Les études, dont le montant total est inférieur à CHF 5'000.-, ne sont pas subventionnées. Les soutiens financiers incluant d'autres parties (ex. programme Cité de l'Energie) ne peuvent pas dépasser le montant de l'étude.
--	---	---

Des informations complémentaires sur les programmes d'encouragement du canton de Vaud et sur les conditions de subventionnement sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#)

4.3.8 Canton du Tessin

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Incentivo per l'installazione di una stazione di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro	L'installazione di una stazione di ricarica senza gestione del carico per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro.	L'incentivo è destinato ai privati ed è concesso ai datori di lavoro solo se la stazione di ricarica è destinata ad uso esclusivo del personale impiegato. Stazione di ricarica senza gestione del carico: Fr. 500.- per stazioni di ricarica monodirezionali; Fr.

La stazione di ricarica deve essere fissata in modo permanente al muro o su di un supporto dedicato.

La stazione di ricarica deve avere una potenza nominale minima di 3.7 kW

L'installazione di un impianto di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro, dotato di un sistema di gestione del carico centralizzato.

4'000.- per stazioni di ricarica bidirezionali.

Impianto di ricarica dotato di un sistema di gestione del carico centralizzato: Fr. 1'200.- a stazione di ricarica installata; Fr. 4'000.- a stazione di ricarica bidirezionale installata.

Des informations complémentaires sur le programme d'encouragement du canton du Tessin et sur les conditions de subventionnement sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#) ainsi que dans le [Decreto esecutivo concernente gli incentivi per l'acquisto di veicoli, motoveicoli, quadricicli e tricicli elettrici, lo sviluppo di infrastrutture di ricarica e la messa fuori circolazione di veicoli inquinanti, 8.3.2023 ↗](#).

4.4 Législation fiscale

4.4.1 Canton de Berne

Base légale	Article et libellé	Remarques
BSG 661.312.51 - Verordnung über Unterhalts-, Betriebs- und Verwaltungskosten von Grundstücken (VUBV) ↗	<p>Art. 1a Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen</p> <p>¹ Als Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen (Art. 36 Abs. 1a StG), gelten Aufwendungen für Massnahmen, die zur rationalen Energieverwendung oder zur Nutzung erneuerbarer Energien beitragen.</p> <p>² Diese Massnahmen beziehen sich mit Ausnahme derjenigen gemäss Artikel 36 Absatz 1c StG auf den Ersatz von veralteten und die erstmalige Anbringung von neuen Bauteilen oder Installationen in bestehenden Gebäuden.</p> <p>³ Werden die Massnahmen durch öffentliche Gemeinwesen subventioniert, so kann die steuerpflichtige Person nur die Kosten abziehen, die sie selbst trägt.</p>	<p>Unterhaltskosten können in der jährlichen Steuererklärung als Abzüge geltend gemacht werden (Art. 36 Steuergesetz StG, BSG 661.11 ↗). Werden an bestehenden Gebäude Investitionen, die dem Energiesparen oder Umweltschutz dienen, getätigt, sind die Kosten dafür abziehbar. Im Merkblatt 5 ↗ der Steuerverwaltung des Kantons Bern ist detailliert dargestellt, welche Kosten in diesem Zusammenhang</p>

in Abzug gebracht werden können. Abzugsfähig sind u.a. E-Ladestationen, falls diese mit einer eigenen Photovoltaikanlage gespeist werden.

4.5 Législation sur la protection de l'environnement

4.5.1 Canton de Bâle-Ville

Base légale	Article et libellé	Remarques
SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) ↗	<p>§ 16a Lademöglichkeiten für Elektroautos</p> <p>Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.</p>	<p>Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat bereits ein Darlehen an den regionalen Energieversorger IWB für den Bau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen in der blauen Zone bewilligt. Nähere Informationen sind im Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität an den Grossen Rat ↗ zu finden.</p> <p>Darüber hinaus will der Regierungsrat gemäss Medienmitteilung vom 12.07.2023 ↗ den Aufbau von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkhäusern und Parkierungsanlagen fördern. Mit einem neu eingerichteten Fonds sollen die Kosten von Grundinstallationen für Ladeinfrastrukturen gefördert werden. Diesen Ratschlag legt der Regierungsrat nun dem Grossen Rat vor. Weitere Informationen sind im Ratschlag zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkierungsanlagen</p>

[an den Grossen Rat 7](#) zu finden. Der Ratschlag befindet sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Leitfadens in der parlamentarischen Beratung. Die damit einhergehenden Änderungen sind nachfolgend dargestellt.

G geplante Anpassungen
Umweltschutzgesetz Ba-
sel- Stadt gemäss [Rat-
schlag zur Förderung
der Ladeinfrastruktur in
Parkhäusern und Parkie-
rungsanlagen an den
Grossen Rat 7](#)

Neue Fassung

§ 16a Lademöglichkeiten für Elektroautos

¹ Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.

² Der Kanton fördert die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Elektroautos auf privatem und öffentlichem Grund.

§16b Finanzielle Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos

¹ Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektroautos in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und auf privatem Grund wird bis einschliesslich zum Jahr 2030 finanziell gefördert.

² Für die Ausrichtung von Förderbeiträgen und die Finanzierung der damit verbundenen Vollzugskosten wird ein Fonds gebildet.

³ Die Mittel des Fonds dürfen auch für die Deckung eines allfälligen Fehlbetrags aus dem mit Grossratsbeschluss vom 14. April 2021 bewilligten Darlehen an die Industriellen Werke Basel für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend verwendet werden.

⁴ Der Fonds besteht bis zur vollständigen Deckung der in Abs. 2 und 3 genannten Kosten. Ein bei seiner Auflösung bestehender Überschuss wird dem Stromsparfonds zugewiesen.

§ 16c Finanzierung des Fonds

¹ Der Fonds wird durch einen auf dem Strombezug aus dem öffentlichen Stromnetz bei Ladevorgängen erhobenen Zuschlag zur Elektrifizierung der motorisierten Mobilität (ZEM) und durch allfällige Förderbeiträge des Bundes gespeist.

² Der ZEM beträgt höchstens 2.5 Rp./kWh und wird vom Regierungsrat festgelegt.

Die erwähnten Gesetzesbestimmungen sind noch nicht in Kraft. Durch die geplanten Änderungen soll eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Bildung eines Fonds zur Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkhäusern und Parkierungsanlagen geschaffen werden. Eine solche gesetzliche Grundlage wird gemäss § 42 Abs. 5 Finanzhaushaltsgesetz ([SG 610.100 – Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt 7](#)) ausdrücklich verlangt.

³ Ausgenommen von der Erhebung des ZEM sind unter Vorbehalt der Installation eines separaten, für die Erhebung des ZEM vorgesehenen Zählers:

- a) bei Inkrafttreten der §§ 16b ff. bereits bestehende Ladeinfrastrukturen;
- b) Ladeinfrastrukturen, für deren Erstellung und Erweiterung keine Förderbeiträge gewährt werden.

⁴ Der Regierungsrat kann Mittel aus dem Fonds Energieförderabgabe in den neuen Fonds übertragen. Diese Mittel sind zu einem späteren Zeitpunkt soweit möglich wieder in den Fonds Energieförderabgabe zurück zu überweisen.

16d Befristung des ZEM

¹ Der ZEM wird längstens bis zur Deckung der Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie eines Fehlbetrags gemäss § 16b Abs. 3 erhoben.

² Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Erhebung des ZEM einzustellen, wenn dessen Zweck gemäss Abs. 1 erreicht ist.

§ 16e Fördergegenstand

¹ Förderbeitragsberechtigt sind die Neuerstellung und die Erweiterung von:

- a) Ladeinfrastrukturen in staatlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern;
- b) Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund;
- c) Ladeinfrastrukturen von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern auf Allmend.

§ 16f Förderkriterien

¹ Förderbeitragsberechtigt sind Ladeinfrastrukturen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.

² Die Ladeinfrastruktur umfasst die Grundinstallation unter Ausschluss der Ladestationen.

³ Förderbeiträge werden nur ausgerichtet, wenn die Ladeinfrastruktur mit einem separaten Stromzähler für die Erhebung des ZEM ausgerüstet wird.

§ 16g Förderumfang

¹ Die Höhe der Förderbeiträge hängt vom Fördergegenstand ab und beträgt

- a) bei Ladeinfrastrukturen in staatlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 3'500 pro Ladepunkt;

- b) bei Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 1'300 pro Ladepunkt;
- c) bei Ladeinfrastrukturen von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern auf Allmend 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 7'500 pro Ladepunkt.

§ 16 h Rückforderung

¹ Unrechtmässig ausbezahlte Förderbeiträge können von der zuständigen Behörde zurückgefordert werden.

² Der Rückforderungsanspruch verjährt, wenn er nicht innert einem Jahr ab dem Zeitpunkt geltend gemacht wird, in dem die zuständige Behörde vom Eintritt des Umstandes Kenntnis erhalten hat, welcher die Rückerstattungspflicht begründet, jedoch spätestens zehn Jahre nach der unrechtmässigen Auszahlung.

§ 16i Vollzug

¹ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten betreffend die Errichtung und Verwaltung des Fonds und die Gewährung von Förderbeiträgen in einer Verordnung.

§ 17 Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen

¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.

² Dieses Verbot gilt nicht für

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) Anwohnerparkplätze in Quartierparkings nach § 19^{bis};
- c) Ladeinfrastrukturen für Elektroautos.

[SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt \(USG BS\) ↗](#)

§ 19^{ter} Mobilitätsfonds

¹ Aus 80% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler und der Parkkarten für Besucherinnen und Besucher sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespeist. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.

² Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert werden im Kanton Basel- und die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten Stad können dadurch

Die Einzelheiten zum Mobilitätsfonds sind in der [SG 780.300 – Verordnung über den Mobilitätsfonds \(Mobilitätsfondsverordnung\) ↗](#) geregelt. Über diesen Fonds wird die Aktion «Wirtschaft unter Strom» finanziert. Unter-

von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundliche Mobilität und Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 mitfinanziert werden. Subsidiär können die Fondsmittel auch für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen gemäss § 19 und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis} verwendet werden.

³ Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen.

⁴ Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer umweltfreundlichen Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 im Kanton beitragen.

⁵ Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grossen Rat bewilligt. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten.

⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.

beim Kauf von Elektrofahrzeugen von Förderbeiträgen profitieren. Unternehmen erhalten einen Beitrag von max CHF 5'000.00 bis 15'000.00 pro Fahrzeug. Nähere Informationen zur Aktion

«Wirtschaft unter Strom» sind unter folgendem [Link](#) zu finden.

5 Exemples de bonnes pratiques des communes

Le recueil suivant d'exemples de bonnes pratiques de différentes communes montre comment celles-ci ont réglé la question de l'infrastructure de recharge dans le cadre de leur législation ou avec des programmes d'encouragement.

Contenu

- 5.1 Législation sur l'énergie
- 5.2 Législation sur la construction
- 5.3 Programmes d'encouragement
- 5.4 Législation sur la protection de l'environnement
- 5.5 Législation sur les marchés publics
- 5.6 Législation sur le personnel

5.1 Législation sur l'énergie

5.1.1 Ville de Saint-Gall

Base légale	Article et libellé / Contenu	Remarques
SRS 511.21 - Energiefondsreglement (EnFR) ↗	<p>4 Förderbereich Mobilität</p> <p>4.1. Ladestationen</p> <p>Art. 42 Voraussetzungen der Förderung</p> <p>Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden gefördert, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none">a) sie müssen über die private Nutzung hinaus und zeitlich uneingeschränkt zugänglich sein;b) sie müssen im Verzeichnis des LEMnet Europa e.V. mit Sitz in Ilmenau, Deutschland, eingetragen werden;c) falls es sich um eine Schnellladestation handelt, müssen mindestens die drei Steckertypen Typ 2, CHAdeMO und CCS-Combo 2 zur Verfügung stehen. <p>² Ladestationen, welche im Ostmobil-System integriert sind, werden privilegiert gefördert.</p> <p>Art. 43 Beitrag</p> <p>¹ Der Beitrag entspricht der Hälfte der Installationskosten, höchstens jedoch CHF 100 pro kW maximale Ausgangsleistung.</p> <p>² Bei privilegiert geförderten Ladestationen beträgt der Beitrag CHF 150 pro kW maximale Ausgangsleistung.</p>	<p>Die Gemeinde St. Gallen führt einen Energiefonds, um Massnahmen zur Umsetzung des Energiekonzepts finanziell zu fördern. Die Vorschriften zum Förderbereich Mobilität wurden gestützt auf Art. 15 i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Bst. a SRS 511.2 - Energiereglement (EnR) ↗ erlassen.</p> <p>Nähere Informationen zum Förderprogramm und zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.</p>

5.2 Législation sur la construction

5.2.1 Commune d'Ittigen

Base légale	Article et libellé	Remarques
Baureglement (BR) ↗	<p>Art. 432 Abs. 4</p> <p>Bei Neubauten oder neubauähnlichen Vorhaben ist die Lademöglichkeit für Gerätschaften der Elektromobilität mit technisch geeigneten Massnahmen in genügender Anzahl sicherzustellen.</p>	<p>Als geeignet gilt eine Massnahme, wenn die Ladung von Fahrrädern, Autos u.a. in geeigneter Weise und innert nützlicher Frist nach dem Stand der Technik gewährleistet ist.</p>

Dies kann z.B. in Form eigener Ladestationen oder genügend Steckdosen der Fall sein.

5.2.2 Commune de Münsingen

Base légale	Article et libellé	Remarques
Gemeindebaureglement 2021 (GBR) ↗	<p>Art. 26 Parkierung Anforderungen an Abstellplätze [...]</p> <p>⁵ Sind bei Neubauten oder bei wesentlichen Erneuerungen 5 und mehr Autoabstellplätze Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass mindestens alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität (Lademanagement) ausgeführt werden. Grössere Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkplätzen sind angemessen mit Ladeeinrichtungen auszurüsten.</p>	<p>Grundlage bilden die Richtpläne Energie ↗ und Mobilität ↗ sowie das Energieleitbild ↗.</p> <p>Die Gemeinde Münsingen verlangt für grössere Bauvorhaben ein Mobilitätskonzept, welches u.a. die Ladebedürfnisse und die Lademöglichkeiten beinhalten muss. Wegleitend sind das Merkblatt «Elektromobilität» und die Richtlinien zum Mobilitätskonzept bei Baubewilligungs- und Planungsverfahren erlassen ↗.</p>

5.2.3 Commune d'Illnau-Effretikon

Base légale	Article et libellé / Contenu	Remarques
400.01.01 - Bau- und Zonenordnung (BZO) ↗	<p>10. Abstellplätze 10.1.6 Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität</p> <p>Bei Nutzungen, die mindestens 4 Abstellplätze gemäss Ziffer 10.1.2 erfordern, ist aufzuzeigen, wie mit den Ladebedürfnissen der Elektromobilität umgegangen wird. Die Ladebedürfnisse sind unter Annahme einer fast vollständigen Elektrifizierung aller Fahrzeuge abzuschätzen. Die Bedürfnisse sind nach Nutzungsart sowie Abstellplätzen für Bewohner / Beschäftigte resp. Besucher / Kunden auszuweisen. Es ist nachzuweisen, dass bei Bedarf eine Installation der notwendigen Infrastrukturen für die Elektromobilität möglich ist. Notwendige Vorinvestitionen und</p>	

Installationen sind dann zu tätigen, wenn eine Nachrüstung wesentlich teurer käme.

5.2.4 Ville de Schaffhouse

Base légale	Article et libellé / Contenu	Remarques
400.4 - Verordnung über die Erstellung von privaten Abstellplätzen der Stadt Schaffhausen (Parkplatzverordnung) ↗	<p>Art. 12 Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung</p> <p>¹ [...]</p> <p>² Für die E-Mobilität ist die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Diese richtet sich nach Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltsverordnung (EHV).</p>	Die Verordnung enthält Regelungen für Neubauten und Umbauten sowie für Zweckänderungen (vgl. Art. 1). Es wird zudem auf die auf die geltende kantonale Gesetzgebung verwiesen (siehe Kapitel 4.2 Kanton Schaffhausen →).

5.3 Programmes d'encouragement

5.3.1 Commune d'Ittigen

Base légale	Article et libellé	Remarques
Reglement über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsreglement (EFR) ↗	<p>Art. 7 Beitragberechtigte Massnahmen und Anlagen</p> <p>¹ Die Gemeinde fördert grundsätzlich Massnahmen zur Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien, wenn diese entweder auch vom Kanton im Rahmen des jeweils gültigen kantonalen Energieförderprogramms oder vom Bund im Rahmen der jeweils gültigen eidgenössischen Energieförderungsverordnung mit Beiträgen unterstützt werden oder – in Ergänzung dazu – nach Massgabe dieses Reglements (vgl. Abs. 2 Bst. d, private Haushalte, Siedlungen, Gemeindebetriebe, öffentlich zugängliche Parkplätze öffentlicher und privater Eigentümer) als beitragsberechtigte Ladeinfrastruktur Elektromobilität angesehen werden.</p> <p>² Beitragsberechtigt sind:</p> <p>[...]</p> <p>d) die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im öffentlichen Verkehr, bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen, bei</p>	Gesetzliche Grundlage für die Beiträge aus dem Energieförderungsreglement bildet das Energieversorgungsreglement (EVR) ↗ .

Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer.

[...]

4 Der Gemeinderat bezeichnet in der Verordnung:
a) die einzelnen beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen aus dem kantonalen Energieförderprogramm gemäss Abs. 2 Bst. a, b und d und die nach diesem Reglement beitragsberechtigte Ladeinfrastruktur Elektromobilität.

[...]

⁵ Er passt die Verordnung an, wenn neue Massnahmen in die Energieförderprogramme aufgenommen werden, sofern und soweit jene den in Abs. 2 erwähnten Bereichen zuzuordnen sind.

Die beitragsberechtigten Ladeinfrastruktur Elektromobilität ergibt sich aus Art. 1 Abs. 2 Ziffer 4 der Energieförderungsverordnung (EFV).

Art. 9 Höhe der Förderbeiträge

¹ Die Höhe der Förderbeiträge (inkl. Mehrwertabgabe) betragen:

[...]

d) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton: 10 % bis 30 % der Anlagekosten, höchstens aber 25'000 Franken pro Ladestation und 60'000 Franken pro Standort;

Die Förderbeiträge werden im Anhang zur EFV (A-EFV) näher definiert.

e) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde:

- Wandladestationen 11 bis 22 kW: 1'000 bis 2'500 Franken pro Antrag und Ladestelle;
- Ladesäule 11 bis 22 kW: 1'000 bis 3'000 Franken pro Antrag und Ladestelle;
- Schnellladestationen > 22 kW: 180 Franken je kW, jedoch maximal 15'000 bis 25'000 Franken pro Antrag;
- Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag 20'000 bis 40'000 Franken, nach Einzelfallbeurteilung

[...]

² Der Gemeinderat legt die Höhe der einzelnen Förderbeiträge innerhalb des Rahmens von Abs. 1 in der Verordnung fest.

³ Er passt die Höhe der Förderbeiträge den gemäss Art. 5 pro Jahr für die Ausrichtung von Förderbeiträgen insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln an, soweit sich dies aufgrund der Spezialfinanzierung oder der Nachfrage nach Förderbeiträgen aufdrängt.

Art. 11 Gültigkeit und Auszahlung

[...]

² Für Förderbeiträge von PVA gemäss Art. 9, Abs. 1, Bst. c und für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität

gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. d gilt eine Auszahlungsfrist von einem Jahr ab Ausstellungsdatum des datierten und visierten Beglaubigungsformulars gemäss Abs. 4 oder der Prüfbescheinigung gemäss Abs. 5. Die Auszahlung erfolgt mittels Verfügung. Für PVA mit einer Gesamtleistung grösser 150 kWp gilt der maximale Förderbeitrag von 150 kWp.

³ Die Auszahlung der kommunalen Förderbeiträge gemäss kantonalem Förderprogramm kann mit dem beim Kanton eingereichten Abrechnungsformular inklusive der vom Kanton verlangten Beilagen verlangt werden.

[...]

⁵ Die Auszahlung der Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur erfordert eine Prüfbescheinigung d.h. einen Sicherheitsnachweis, SiNa, ausgestellt von Personen oder Betrieben mit Installationsbewilligung. Die Gemeinde bezeichnet im Gesuchsformular für Ladeinfrastruktur weitere benötigte Unterlagen.

⁶ Die Auszahlung der mit Verfügung zugesicherten Förderbeiträge erfolgt im Rahmen der durch die zuständigen Organe bewilligten Mittel. Es besteht kein Rechtsanspruch auf weitergehende kommunale Beitragszahlungen.

[Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsverordnung \(EFV\) ↗](#)

Art. 1 Beitragsberechtigte Massnahmen und Anlagen

¹ Für die Festlegung der beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen gemäss Art. 7 Abs. 2 EFR sind massgebend:

[...]

4) das jeweils gültige kantonale Programm erneuerbare Energien und Energieeffizienz für die danach beitragsberechtigten Ladestationen nach Art. 7 Abs. 2 Bst. d EFR und die Prüfbescheinigung nach Art. 11 Abs. 5 EFR für Ladestationen von privaten Haushalten, Siedlungen, Gemeindebetrieben und öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher und privater Eigentümer;

[...]

² Unterstützt im Sinne von Art. 7 des Reglements werden folgende Massnahmen und Anlagen:

[...]

4) Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität:

a) Ladestationen für Busse und andere vom Kanton geförderte Anlagen;

b) Ladestationen von privaten Haushalten, Siedlungen, Gemeindebetrieben; und öffentlich

zugänglichen Parkplätzen öffentlicher und privater Eigentümer;
c) Kommerzielle Ladestationen.

Art. 2 Höhe der Förderbeiträge

Die Höhe der kommunalen Förderbeiträge legt der Gemeinderat in einem Anhang zur Verordnung fest (A-EFV).

[Anhang zur Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Anhang Energieförderungsverordnung \(A-EFV\) ↗](#)

Die kommunalen Förderbeiträge (inkl. MWST) betragen ab 01. Januar 2023:

Art. 9 Abs. 1 Bst. d: Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton für Betriebe und ÖV-Betreiber

–Für Betriebe: 20 % des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch maximal CHF 4'000 pro Antrag

–Für ÖV-Betreiber: 20 % des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch maximal CHF 20'000 pro Antrag

Art. 9 Abs. 1 Bst. e: Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen, bei Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer (exkl. Fördertatbestände Kanton)

–Wandladestationen 11 bis 22 kW: CHF 1'800 pro Antrag und Ladestelle

–Ladesäule 11 bis 22 kW: CHF 2'200 pro Antrag und Ladestelle

–Schnellladestationen > 22 kW: CHF 180 je kW, jedoch maximal CHF 20'000 pro Antrag

–Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag CHF 20'000 bis CHF 40'000, nach Einzelfallbeurteilung

Des informations complémentaires sur l'encouragement d'infrastructure de recharge pour la mobilité électrique dans la commune d'Ittigen sont disponibles sous le lien suivant [Lien ↗](#).

5.3.2 Commune d'Yverdon-les-Bains

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Subvention pour les véhicules électriques	Véhicules électriques Habitants de la commune Usage privé et professionnel	CHF 1'000.00 (max 10% du prix d'achat) Capacité de la batterie entre 40 et 59.9

kWh Bonus : complément de CHF 1'000.- pour une capacité de batterie < 40 kWh

Des informations complémentaires sur l'encouragement des véhicules électriques dans la commune d'Yverdon-les-Bains ainsi que sur les conditions de subventionnement en vigueur sont disponibles sous le lien [Lien ↗](#).

5.3.3 Commune d'Illnau-Effretikon

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Ladestationen (Wallbox)	Förderberechtigt sind Ladestationen (Wallbox), welche privat und öffentlich zugänglich sind und sofern ein nachgewiesener Bedarf besteht. Pro Haushalt wird maximal ein Anschluss gefördert. Neubauten sind nicht förderberechtigt.	Eigentümerinnen und Eigentümer
		Der Förderbeitrag liegt bei 50% des Kaufpreises und beträgt max. CHF 1'500.00 pro Anschluss einer Ladestation

Des informations complémentaires sur le programme d'encouragement et sur les conditions de subventionnement figurent dans le [Gesamtförderprogramm für erneuerbare Energie und Energieeffizienz 2022-2026 ↗](#).

5.3.4 Ville de Winterthur

Objet de la subvention	Sujet de la subvention	Montant de la subvention
Programme d'encouragement		
Beratung zu Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt sind Beratungen zur Installation von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern und Gewerbeliegenschaften ab vier Parteien.	Eigentümerinnen und Eigentümer
		Der Förderbeitrag liegt bei CHF 400.00.

Des informations complémentaires sur le programme d'encouragement de la Ville de Winterthur ainsi que sur les conditions de subventionnement en vigueur sont disponible sous le lien suivant [Lien ↗](#).

5.3.5 Commune de Losone

Base légale	Article et libellé / Contenu	Remarques
Regolamento comunale concernente gli incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, 11.12.2019 ↗	<p>Art. 17 Incentivo per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche per auto elettriche</p> <p>Sono concessi incentivi per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche a favore dei proprietari di un veicolo elettrico domiciliati a Losone.</p> <p>L'installazione deve essere eseguita da parte di un professionista del settore e la messa in servizio autorizzata dal servizio dell'amministrazione preposto.</p> <p>Il Comune concede un importo forfettario per stazione pari a Fr. 500.—. L'importo dell'incentivo forfettario massimo è ridotto del 50% nel caso vi fosse il diritto ad altri contributi pubblici.</p> <p>Per ogni beneficiario è concesso l'incentivo per massimo una stazione di ricarica da installare sulla propria proprietà.</p> <p>Destinatari: persone domiciliate a Losone.</p>	<p>Se si ha diritto ad altri finanziamenti, il Comune fornirà solo un sostegno del 50%.</p>

5.3.6 Commune de Cadenazzo

Base légale	Article et libellé / Contenu	Remarques
Regolamento concernente incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili o alternative e la mobilità sostenibile, 9.12.2019 ↗	<p>Art. 9 – Importi degli incentivi</p> <p>Il Municipio può erogare nei seguenti ambiti: [...]</p> <p>8. Acquisto di stazioni di ricarica private per veicoli elettrici</p> <p>Il contributo per singola stazione di ricarica privata per auto elettriche è stabilito dal 25% al 50% del prezzo di acquisto, ritenuto un importo massimo di CHF 200.00. La somma annua disponibile è di CHF 2'000.00.</p> <p>Destinatari: cittadini domiciliati nel Comune.</p>	<p>Il Comune si riserva la facoltà di rinunciare all'erogazione di uno o più incentivi contemplati nel presente Regolamento, in funzione dell'evoluzione finanziaria.</p> <p>Il Municipio può decidere di non erogare gli incentivi per interventi e misure che godono già di altri contributi rispettivamente altre forme di agevolazione nell'ambito di singole azioni e campagne attuate su iniziativa comunale, cantonale o federale.</p>

5.4 Législation sur la protection de l'environnement

5.4.1 Commune de Köniz

Base légale	Article et libellé	Remarques
825.1 - Klimaschutzreglement (KSR) ↗	<p>Zentrale Eckpunkte des Reglements</p> <ul style="list-style-type: none">• Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen der Verwaltung bis 2035• Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet bis 2045• Schrittweise Reduktion der grauen Treibhausgasemissionen• Einführung einer «Spezialfinanzierung Klimaschutz» für die Massnahmen der Gemeinde. <p>Um die gesetzten Ziele zu erreichen, wurden verschiedene Handlungsschwerpunkte definiert. Einer dieser Handlungsschwerpunkte stellt der Verkehr dar. Den Verkehr gilt es soweit als möglich zu vermeiden – etwa mittels einer sinnvollen Raum- und Verkehrsplanung –, auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern und durch die Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen verträglich zu gestalten. Ausserdem sollen miteinander verbundene Infrastrukturen und Verkehrsmittel vernetzt werden.</p> <p>Das Prinzip vermeiden, verlagern und verträglich gestalten gilt auch für den gemeindeeigenen Dienst- und Werkverkehr. Die Fahrzeuge der Gemeindeverwaltung werden nach und nach elektrifiziert und wenn immer möglich mit Strom von den Dächern der gemeindeeigenen Liegenschaften geladen.</p>	<p>Das Klimaschutzreglement wurde am 19. Juni 2023 beschlossen und tritt voraussichtlich am 01. März 2024 in Kraft. Das KSR wird durch eine interne Weisung zur Spezialfinanzierung und zur Informationspflicht ergänzt.</p> <p>Der Gemeinderat hat zur Förderung der Elektromobilität zwei Sondernutzungskonzessionen für Schnellladestationen vergeben. Die Sondernutzungskonzession erlaubt es einem privaten Anbieter auf öffentlichem Grund Ladestationen einzurichten und auf eigene Rechnung zu betreiben. Weitere Informationen sind in folgender Medienmitteilung ↗ und unter folgendem Link ↗ zu finden.</p>

5.5 Législation sur les marchés publics

5.5.1 Commune de Münsingen

Base légale	Article et libellé	Remarques
Weisungen öffentliches Beschaffungswesen ↗	<p>Art. 21 Ökologie, Umweltschutz</p> <p>Die Gemeinde Münsingen ist im Besitz des Labels „Energienstadt“ und versucht in Umweltbelangen als Vorbild zu wirken. Den beiden Themen, Ökologie und Umweltschutz, soll bei Arbeitsausschreibungen</p>	

in den besonderen Bestimmungen gebührend Rechnung getragen werden.

[Weisung Gebäude- und Materialstandard ↗](#)

8. Fahrzeuge

Wenn immer möglich werden Fahrzeuge mit Elektroantrieb beziehungsweise effiziente und umweltverträgliche Fahrzeuge beschafft. Verbundlösungen mit Nachbargemeinden sind anzustreben. Nach Möglichkeit sollen auch für die Dienstleistungen von Dritten umweltverträgliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit wird die ganze Lebensdauer und Entsorgung des Fahrzeugs berücksichtigt. Als Grundlage für die Beschaffung von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen dient das [Merkblatt «Fahrzeuge» ↗](#) aus dem Kompass Nachhaltigkeit, insbesondere Kapitel 5 und 6 (Beilage 3).

Diese Weisung wirkt direkt auf die Fahrzeugbeschaffung. Der Einsatz von Elektromobilen für Aufgaben der kantonalen Verwaltung erhöht die Akzeptanz in der Bevölkerung für Elektrofahrzeuge.

5.5.2 Commune de Köniz

Base légale	Contenu	Remarques
Merkblatt Beschaffungen ↗	<p>Nachhaltigkeit ist ein fester Grundsatz in der Beschaffungspraxis der Gemeinde Köniz. Die Gemeinde Köniz hat einen Kriterienkatalog zur nachhaltigen Beschaffung ↗ erstellt. Dieser Katalog erhält zwingende sowie anzustrebende Kriterien, Standards und Labels für Beschaffungen der Könizer Verwaltung. Der Kriterienkatalog dient den beschaffenden Stellen als verbindliche Leitlinie. Betreffend den Fuhrpark sind folgende Vorgaben zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Personenwagen:<ul style="list-style-type: none">• Antrieb zwingend aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienzklasse gemäss Verwendungszweck• Anzustreben sind folgende Kriterien, Standards, Labels: eco-auto.info oder topten.ch• Nutz- und Spezialfahrzeuge:<ul style="list-style-type: none">• Sofern in Serienfertigung erhältlich: Antrieb zwingend aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienz gemäss Verwendungszweck• Bei Nutzfahrzeugen sind folgende Kriterien, Standards, Labels anzustreben: eco-auto.info oder topten.ch	<p>Weitere Informationen zur Öffentlichen Beschaffung sind unter folgendem Link ↗ zu finden.</p>

5.6 Législation sur le personnel

5.6.1 Commune de Münsingen

Base légale	Article et libellé	Remarques
Personalverordnung ↗	Art. 44 Reisespesen ² Es sind grundsätzlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Hierfür werden ganze Billette 2. Klasse vergütet. Darin enthalten ist der Beitrag an die Kosten allfälliger privat finanzierter Halbtax- oder Generalabonnemente. ³ Für die Mitarbeitenden stehen Mobilityfahrzeuge und E-Bikes zur Verfügung. Primär ist das E-Bike oder ein Elektro-Mobilityfahrzeug zu nutzen. Ist dieses nicht verfügbar, ist ein normales Mobilityfahrzeug zu verwenden. [...]	