

# GRENZÜBERSCHREITENDES REISEN MIT NEUEN ANTRIEBSFORMEN SICHERSTELLEN

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) anlässlich des Vorschlags der Europäischen Kommission für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

**Der vzbv begrüßt den Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR<sup>1</sup>), um eine ausreichende und umfassende sowie auch einheitliche und verbraucherfreundliche Infrastruktur in ganz Europa sicherzustellen.**

Angesichts des fortschreitenden Klimawandels ist die Verkehrswende dringend nötig. Neben dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), dem Ausbau von sicheren Fahrradwegen und einer Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel in intermodalen Mobilitätsplattformen, ist die Elektrifizierung von Pkw ein wichtiger Baustein einer verbrauchergerechten Verkehrswende, da nicht in jedem Fall auf das Auto verzichtet werden kann. Laut einer Forsa-Umfrage des vzbv von Dezember 2021 überlegen 14 Prozent der Verbraucher:innen aufgrund der steigenden Kraftstoffpreise auf ein E-Auto umzusteigen.<sup>2</sup> Um Verbraucher:innen die Entscheidung so einfach wie möglich zu machen, ist eine hinreichende und leicht zugängliche Ladeinfrastruktur unverzichtbar. Hierzu gehört, dass sich Verbraucher:innen innerhalb von Europa mit einem Elektroauto uneingeschränkt bewegen können. Dies ist von großer Bedeutung für die Erreichung der Pariser Klimaziele und den Erfolg der Elektromobilität. Deshalb begrüßt der vzbv den Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Eine moderne und zukunftsfähige Ladeinfrastruktur zeichnet sich dadurch aus, dass E-Auto-Fahrer ihr Auto überall und unkompliziert aufladen und die Tarife nachvollziehen können. Neben vielen guten Regelungsvorschlägen sieht der vzbv jedoch bei einigen Punkten Nachbesserungsbedarf. So sollte nach Meinung des vzbv ab 2023 an allen neu hinzukommenden Ladestationen mit Zahlungskarte bezahlt werden können und eine Preisangabe in Kilowattstunde (kWh) aufgrund der besseren Vergleichbarkeit verpflichtend sein. E-Autofahrende benötigen umfassende Informationen über die tagesaktuellen Preise beim spontanen Laden, deshalb muss die Markttransparenzstelle um Meldepflichten der Ad-hoc-Preise für Ladestrom erweitert werden. Darüber hinaus müssen angemessene und nichtdiskriminierende Preise sowie Roaming-Gebühren sichergestellt werden.

<sup>1</sup> AFIR: Alternative Fuel Infrastructure Regulation

<sup>2</sup> Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021.

## DER VZBV FORDERT IM EINZELNEN

### **Art. 3 (2) b: Mindestversorgung mit öffentlich zugänglichen Ladestationen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge entlang des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2027**

Laut Vorschlag sollen die Mitgliedstaaten eine Mindestabdeckung mit öffentlichen Ladepunkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gewährleisten müssen. Aus Verbrauchersicht ist jedoch das Jahr 2030 für das Gesamtnetz (comprehensive network) zu spät. Der Hochlauf der Elektromobilität ist bereits im Gange und wenn nicht rechtzeitig benutzerfreundliche Bedingungen geschaffen werden, wird dies der Verbreitung von Elektrofahrzeugen schaden.

❖ **Bis spätestens Ende 2027** sollte jeder Ladepool entlang des TEN-V-Gesamtnetzes eine Leistung von mindestens 300 Kilowatt bieten und mindestens eine Ladestation mit einer Einzelleistung von mindestens 150 Kilowatt umfassen.

### **Art. 5 (2): Kartenzahlung auch bei AC-Ladesäulen erforderlich**

Die Bezahlung mit Karte ist eine weitverbreitete Bezahlmethode und es ist notwendig, dass die Ladeinfrastruktur hier keine Ausnahme darstellt. Alle Verbraucher:innen sollten ihr Auto einfach aufladen können, ohne technisch affin sein zu müssen. Um Verbraucher:innen ohne Smartphone oder mit eingeschränktem Empfang nicht auszuschließen, ist es richtig, dass die Betreiber verpflichtet werden die Bezahlung mit Karte an allen Schnellladestationen anzubieten, entweder durch ein Kartenlesegerät oder die Kontaktlosfunktion.

Laut Vorschlag können Betreibende von Ladestationen mit einer Leistung unter 50 Kilowatt jedoch wahlweise einen QR-Code anbieten, der generiert und für den Bezahlvorgang verwendet werden kann. Der vzbv fordert, dass auch öffentliche Ladestationen mit einer Leistung unter 50 Kilowatt eine Kartenzahlungsmöglichkeit anbieten müssen. Dies entspricht den Wünschen der Nutzer:innen: Eine Umfrage des vzbv ergab, dass 82 Prozent der Befragten (Mehrfachnennungen möglich) im europäischen Ausland mit Giro- oder Kreditkarte bezahlen wollen.<sup>3</sup> Bei den Jüngeren bis 29 Jahre sind es sogar 94 Prozent. Die Bezahlung mit QR-Code ist am unbeliebtesten (22 Prozent), aber auch mit der Ladekarte eines Anbieters wollen nur 50 Prozent bezahlen. Apps von digitalen Bezahldiensten wie PayPal oder Google Pay kommen mit 62 Prozent etwas besser weg, aber die Bezahlung mit Giro- bzw. Kreditkarte ist klarer Favorit.

Außerdem ist das Jahr 2027 zu spät. Die Anforderung, den Endnutzer:innen die Möglichkeit zu geben, ihr Elektrofahrzeug ad hoc mit einem in der Europäischen Union weit verbreiteten Kartenzahlungsinstrument aufzuladen, sollte ab 2023 verbindlich sein.

❖ Verbraucher:innen sollten **ab 2023 an allen neuen öffentlichen Ladesäulen mit Debit- und Kreditkarte bezahlen** können.

---

<sup>3</sup> Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021.

### **Art. 5 (3) und 5 (5): Spontanes Laden einfacher machen**

Auch wenn Verbraucher:innen keinen Vertrag mit den Ladesäulenbetreibenden haben, muss es ihnen möglich sein, ihr Auto zu laden und den genauen Preis bereits vor dem Ladevorgang zu erfahren. Es ist deshalb positiv, dass die Europäische Kommission vorschlägt, dass der Ad-hoc-Preis und alle seine Komponenten an allen öffentlich zugänglichen Ladesäulen deutlich angezeigt werden müssen (Art. 5 (5)). Transparente Ad-hoc-Ladepreise sind auch deshalb von großer Bedeutung, weil sie zu einem größeren Wettbewerb zwischen den Anbietern beitragen können. Der vzbv begrüßt darüber hinaus, dass in Artikel 5 (3) vorgeschlagen wird, dass die Ad-hoc-Zahlungsoption transparent dargestellt und den Endnutzer:innen in komfortabler Form angeboten werden muss. Damit wird Verbraucher:innen das spontane Laden einfacher gemacht.

❖ **Komfortables und transparentes spontanes Laden** ist unerlässlich, um den Zugang zu Ladestationen für Verbraucher:innen zu erleichtern.

### **Art. 5 (4) und 5 (6): Transparente und faire Preise**

Der vzbv begrüßt, dass der Vorschlag auch beim vertragsgebundenen Bezahlen eine klare Ausweisung der Preisbestandteile<sup>4</sup> vorsieht (Art. 5 (6)). Vor jedem Laden müssen Verbraucher:innen einheitliche und transparente Informationen erhalten, um möglichst genau die Kosten des Ladevorgangs abschätzen zu können. Darüber hinaus begrüßt der vzbv, dass dem Vorschlag zufolge keine zusätzlichen Entgelte für grenzüberschreitendes E-Roaming erhoben werden dürfen. Der vzbv fordert, dass auch für nationale Roaming-Kosten gelten sollte, dass diese das Laden nicht unverhältnismäßig verteuern. Hierfür ist es wichtig, dass Artikel 5 (4) nicht abgeschwächt wird. Dieser sieht vor, dass Preise angemessen, einfach vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein müssen und Ladestationsbetreibende zwischen den Preisen für Endnutzer:innen und Mobilitätsdienstleistenden (Mobility Service Provider – MSP) nicht unverhältnismäßig unterscheiden dürfen. In Anbetracht des neuen großen Marktes und der Bedeutung des Erfolgs der Elektromobilität ist es wichtig sicherzustellen, dass sich das Preisniveau zwischen verschiedenen Endnutzer:innen und verschiedenen Mobilitätsdienstleistenden nicht stark unterscheidet. Deshalb begrüßt der vzbv Artikel 5 (4), um Preisdiskriminierung und somit hohe Roaming-Kosten sowie folglich ein schlechtes Image der Elektromobilität zu vermeiden. Nationalstaatliche Überwachungsbehörden müssen als Kontrollbehörden durch regelmäßige Prüfungen sicherstellen, dass keine Preisdiskriminierung vorliegt.

Außerdem sollten Gebühren, die das Laden ab einem bestimmten Zeitraum verteuern, nur tagsüber gelten. Nachts sollte keine Blockiergebühr (auch Standzeitzuschlag genannt) anfallen, da das nächtliche Aufladen für Verbraucher:innen ohne eigene Ladestation unverzichtbar ist.

❖ **Preisdiskriminierung und hohe Roamingkosten vermeiden, um faire Preise sicherzustellen.**

---

<sup>4</sup> Neben dem Kilowattstundenpreis für den Strom müssen alle weiteren Preisbestandteile, wie eventuelle Park- oder Servicegebühren, ausgewiesen werden.

### Art. 5 (4-6): Nur kWh-Preise sind vergleichbar

Der vzbv begrüßt, dass Preise unter anderem einfach vergleichbar sein müssen (Art. 5 (4)). Für den vzbv gehört hierzu jedoch auch, dass die Preisangabe – zumindest für das AC-Normladen – zwingend nach Kilowattstunde (kWh) erfolgen muss. Denn zeitbasierte Tarife oder „Session Fees“ lassen für Verbraucher:innen keinen Preisvergleich zu. Deshalb fordert der vzbv einen zusätzlichen Absatz in Artikel 5, der einen kWh-Preis für spontanes und vertragsbasiertes Laden verpflichtend macht. Zusätzliche Preisbestandteile, die das Park- beziehungsweise Ladeverhalten steuern, sind möglich, müssen aber transparent ausgewiesen werden. Darüber hinaus sollte eine Formulierung in den Gesetzestext aufgenommen werden, laut welcher die Betreiber sicherstellen müssen, dass Verbraucher:innen nur für die Strommenge bezahlen, die die Ladesäule an das E-Auto abgibt.

❖ Preise sind nur einfach vergleichbar, wenn die Preisangabe in Kilowattstunde erfolgt. Deshalb muss eine **Angabe in Kilowattstunde verpflichtend** werden.

### Art. 18: Adäquate Verbraucherinformationen

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Verbraucher:innen wissen, wo sich die nächste Ladestation befindet, welche Art von Anschluss und welche Leistung sie hat und wie viele barrierefreie Ladeplätze vorhanden sind. Bei den dynamischen Daten ist es für Verbraucher:innen wichtig zu wissen, ob die Ladesäule in Betrieb ist, ob sie verfügbar ist und wie hoch der Ad-hoc-Preis ist. Deshalb begrüßt der vzbv Artikel 18 und dass die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestationen und Tankstellen die Verfügbarkeit statischer und dynamischer Daten über die von ihnen betriebene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sicherstellen und den kostenlosen Zugang zu diesen Daten über die „Nationalen Zugangspunkte“ (National Access Points – NAPs) ermöglichen müssen.

Der vzbv setzt sich schon lange dafür ein, dass alle Ladesäulenbetreiber verpflichtet werden, Daten ihrer Ladesäulen an eine zentrale Stelle des Bundes zu senden und fordert, die Regelungen zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) um Meldepflichten der Ad-hoc-Preise für Ladestrom zu erweitern. Dies fordern auch 81 Prozent der Befragten einer Forsa-Befragung im Auftrag des vzbv.<sup>5</sup> Diese Daten können dann auf unterschiedlichen digitalen Anwendungen (z. B. Apps) den E-Auto-Fahrenden zur Verfügung gestellt werden.

❖ Zur Markttransparenz und Verbraucherinformation müssen alle Daten und besonders die **Preisinformationen beim Ad-hoc-Laden an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe übermittelt** werden.

### Datenschutz und Datensicherheit

Der Verordnungsvorschlag sieht keine speziellen Datenschutzvorschriften vor. Der vzbv fordert deshalb, dass bei allen Authentifizierungs-, Abrechnungs- und Bezahlvorgängen ein hohes Maß an Datenschutz und -sicherheit gewährleistet sein muss. Hierfür muss die Durchsetzung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) durch die nationalen Datenschutzbeauftragten verbessert werden.

---

<sup>5</sup> Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021.

- ❖ Um auch bei Ladestationen ein hohes Maß an Datenschutz und -sicherheit zu gewährleisten, muss die **Durchsetzung der DSGVO** durch die nationalen Datenschutzbeauftragten gestärkt werden.

## Kontakt

*Verbraucherzentrale  
Bundesverband e.V.*

*Team  
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17  
10969 Berlin*

*Mobilitaet@vzbv.de*