

Bundesministerium für  
Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie  
z.Hd. Ing. Reiner Reinbrech, MSc MSc  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wien  
Per E-Mail an: reiner.reinbrech@bmk.gv.at

24.09.2021

## **Stellungnahme zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der „Directive 2014/94/EU (AFID)“**

Sehr geehrter Herr Ing. Reinbrech, MSc,

gerne nimmt der Bundesverband Elektromobilität (BEÖ) die Möglichkeit zur Stellungnahme bezüglich des Vorschlags der Europäischen Kommission zur Änderung der Directive 2014/94/EU im Rahmen des „Fit for 55“ Pakets, den Ausbau von Infrastruktur für alternative Treibstoffe betreffend wahr. Die Förderung erneuerbarer, alternativer Treibstoffe ist uns als BEÖ ein großes Anliegen und die Anstrengungen in diesem Bereich werden unsererseits sehr begrüßt.

Aus der genannten Richtlinienänderung haben wir Punkte herausgegriffen, die aus Sicht des BEÖ entscheidenden Einfluss auf die weitere Entwicklung der Elektromobilität haben werden. In diesem Kontext wollen wir – im Sinne eines raschen Voranschreitens beim Ausbau – allerdings den Bestandsschutz für die bereits investierte und errichtete Ladeinfrastruktur hervorheben und appellieren, die Maßnahmen in diesem Bereich umsetzbar zu halten.

Zu dem vorliegenden Vorschlag erlauben wir uns folgende Stellungnahme abzugeben:

### **Artikel 3: Ziele für die Stromladeinfrastruktur für leichte Nutzfahrzeuge**

- Durch die tatkräftige Mithilfe vieler Akteure, unter anderem der Mitgliedsunternehmen des BEÖ, werden die in der Verordnung genannten Mindestanforderungen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für PKW bereits heute übererfüllt und Österreich befindet sich auf einem guten Weg die E-Mobilität weiter voranzutreiben.
- In dem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich auf die Bedeutung stabiler Rahmenbedingungen hin, unter denen der Ausbau fortgesetzt und die Ziele erreichbar und sinnvoll erscheinen.

### **Artikel 5: Stromladeinfrastruktur – Ausgestaltung**

Der BEÖ hebt die Wichtigkeit des Bestandsschutzes für bereits errichtete Ladeinfrastruktur hervor. Die Unternehmen des BEÖ und einige andere Akteure haben in der Vergangenheit zusammen mit nationalen Förderprogrammen erheblich in den Aufbau von Ladeinfrastruktur investiert. Die

Bestandssicherheit dieser gut funktionierenden Anlagen ist eine wichtige Forderung, um den weiteren Ausbau nicht durch großflächige Nachrüstungen zum Erliegen zu bringen.

- **Zu Abs. (2):** In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass eine Vorschreibung von Bezahlmodulen zu Mehrkosten führt und nicht zukunftssicher ist. Es ist daher unbedingt darauf zu achten, dass eine Zahlungsmöglichkeit mittels QR Code — sowohl **bei Ladestationen bis 50kW als auch über 50kW Leistung** — neben dem Zahlungskartenleser und Geräten mit Kontaktlosfunktion **als gleichwertige Option** definiert wird.

Wir beobachten einen raschen Wechsel bei den Standards für Bezahlssysteme, diese Zyklen sind erfahrungsgemäß deutlich kürzer als die Nutzungsdauer von leistungsstarker Ladeinfrastruktur, was zu teuren Umrüstaktionen führen würde.

- **Zu Abs. (6):** Der BEÖ nimmt zur Kenntnis, dass für grenzüberschreitendes e-Roaming innerhalb der EU keine Roamingaufschläge geltend gemacht werden können. Um der einheitlichen Tarifbildung EU-weit treu zu bleiben, fordert der BEÖ in dem Zusammenhang eine Ausweitung des EU MOSS (Mini-OneStopShop) für die Verrechnung von Ladevorgängen im EU Ausland und der damit verbundenen Erleichterung der Abrechnung von Ladedienstleistungen analog der im Mobilfunk gelebten Praxis.

**Aus den Gründen für die Richtlinienänderung, S.29 des Dokuments, Punkt (44),** geht hervor, dass ein Kraftstoffpreis pro 100km an allen Tankstellen angezeigt werden muss. Hierzu bestehen unsererseits folgende Bedenken:

- Preisauszeichnung in €/100km erachten wir als nicht sinnvoll, da dies vom Fahrzeug und Fahrstil und nicht von der Ladestelle abhängt. Ein Preis in €/100km ist auch bei den fossilen Kraftstoffen Benzin/Diesel nicht üblich.
- Im Widerspruch dazu wird in **Artikel 5 Abs. (5)** konkret die Anzeige der Preise pro Ladevorgang, Minute und kWh gefordert, was vom BEÖ im Sinne der Transparenz für Ad-Hoc-Preise als machbar erachtet und unterstützt wird.
- In dem Zusammenhang mit der Preisanzeige ist festzuhalten, dass unbedingt auf die Möglichkeit der Anzeige **auf „abgesetzten digitalen Displays“** zu achten ist und die Definition mobile Geräte — wie die Anzeige in Fahrzeugen oder auf Mobiltelefonen — einschließt.

#### **Artikel 18: Bereitstellung von Daten**

Bezüglich der Benennung einer ID-Registrierungs-Organisation („IDRO“) zur Vergabe und Verwaltung individueller Identifizierungscodes („ID“), weist der BEÖ auf die bereits bestehende Instanz der BEÖ Registrierungsstelle hin und regt an, diese gut funktionierende bestehende Struktur zu nutzen und Doppelgleisigkeiten zu vermeiden.

## **Zusammenhang mit RED III**

### **RED III: neuer Artikel 20a – Smart Charging**

In diesem Abschnitt ist die Forderung nach Umsetzung von smart charging Funktionalitäten für private Ladestationen definiert. Im Sinne des Bestandsschutzes ist es dem BEÖ ein Anliegen, dies nur auf neu errichtete Ladeinfrastruktur anzuwenden, entsprechend dem technischen Stand und der Verfügbarkeit von Smart Charging Technologien. Zudem erachtet der BEÖ eine Übergangsfrist für den Bestand zur Aufrüstung der Smart Charging Fähigkeit über 2027 hinaus als sinnvoll.

### **RED III: neuer Artikel 1(14) – Credit System**

Dieser Artikel führt einen Credit-Mechanismus ein, der es Unternehmen, die Strom aus erneuerbaren Energiequellen über Ladestationen an E-Fahrzeuge liefern, ermöglicht, Credits zu generieren und für andere Marktteilnehmer bereitzustellen. Der BEÖ befürwortet die Einführung eines Credit-Systems, womit Kraftstofflieferanten ihre Quotenverpflichtungen im Rahmen der REDIII erfüllen können.

Die für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Strom als alternativem Treibstoff erforderlichen hohen Investitionen werden vielfach von Ladestellenbetreibern getragen und von den Nationalstaaten und damit der Allgemeinheit über Förderungen unterstützt.

Im Sinne einer Optimierung der staatlichen Mittel für den Ladestellenausbau und zur sinnvollen Zweckbindung der Mittel aus dem Credit-System, fordert der BEÖ, dass die Ladestellenbetreiber – die die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur als „in Verkehr Bringer“ des alternativen Kraftstoffes Strom langfristig garantieren – die Credits erhalten sollen, um damit den weiteren Ausbau zu unterstützen.

Für weitere Fragen steht Ihnen Jasmine Ramsebner, Generalsekretärin des BEÖ, gerne zur Verfügung: +43 660 6125137, [office@beoe.at](mailto:office@beoe.at).

Mit freundlichen Grüßen,

DI Andreas Reinhardt, MBA  
Bundesverband Elektromobilität Österreich  
EVN Platz  
2344 Maria Enzersdorf