

Stellungnahme ÖAMTC

Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Directive 2014/94/EU (AFID) – Teil des „Fit for 55“-Pakets

Wir danken dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Möglichkeit nachstehende Stellungnahme zum genannten Gesetzesvorschlag abzugeben.

Zu Artikel 3 des Verordnungsentwurfs:

Ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der Pariser Klimaziele ist die Senkung der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen. Hersteller haben in den letzten Jahren ihre Modellpalette dahingehend angepasst und diese zunehmend elektrifiziert, wodurch es auch zu einer merkbaren Erhöhung der Verkaufszahlen von Elektro- und Hybridfahrzeugen gekommen ist. Mit dieser Entwicklung einhergehend, muss bei weiterer Zunahme der Neuzulassungen auch die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden.

Wir unterstützen die Herangehensweise, eine Gesamtleistung an Ladeinfrastruktur in Abhängigkeit von zugelassenen Fahrzeugen und zusätzlich distanzabhängige Ziele vorzusehen. Um eine flächendeckende Versorgung sicherzustellen, sollten zusätzliche (nationale) Vorgaben die Mindestabdeckung (ruraler Gebiete) mit Ladepunkten gewährleisten. Dem technologischen Trend entsprechend, sollten Ladepunkte künftig über eine Ladeleistung von zumindest 11 kW verfügen. Im Sinne eines technologieoffenen Zugangs zur Klimazielerreichung sollten ähnlich ambitionierte Ziele auch für die Wasserstoffinfrastruktur gelten.

Zu Artikel 5 des Verordnungsentwurfs:

Die Verständlichkeit und Transparenz in der Tarifgestaltung bei Ladevorgängen ist entscheidend für die Akzeptanz durch die Nutzer. Sowohl bei vertragsgebundenen, als auch bei vertragsfreien Ladevorgängen (Ad-hoc) besteht hierbei großer Handlungsbedarf, welchem im Verordnungsentwurf nicht Rechnung getragen wird. Der Entwurf enthält die Vorgabe von „nachvollziehbaren, leicht vergleichbaren, transparenten und nichtdiskriminierenden Preisen“. Nachdem diesen Anforderungen aus Sicht des ÖAMTC nur Kilowattstunden (kWh) basierte Tarife gerecht werden,

sollten reine Zeittarife für die Abrechnung eines Ladevorgangs sowohl im Wechselstrom- (AC) als auch im Gleichstrombereich (DC) dezidiert untersagt werden, um nationale Missinterpretationen hintanzustellen. Der Wunsch von Ladeinfrastrukturbetreibern, dass Ladepunkte nach erfolgter Ladung ehest möglich freigemacht werden müssen, ist verständlich. Im Sinne von Transparenz, Fairness und leichter Vergleichbarkeit sollten die verrechneten Tarife daher künftig derart gestaltet sein, dass zum einen die geladene Energiemenge und zum anderen etwaige Parkkosten separat verrechnet werden.

Im Sinne der Vergleichbarkeit für Konsumenten sollten im Vorfeld der Ladung die zu erwartenden Kosten je kWh unabhängig vom zugrundeliegenden Tarif und der technischen Voraussetzungen an der Ladestation ersichtlich gemacht werden.

Aus Sicht des ÖAMTC braucht es – analog zur EU-Roamingverordnung bei der Mobiltelefonie – eine Deckelung der Preise für Ad-hoc-Ladungen. Damit soll ein im Vergleich zu vertragsgebundenen Ladungen übergebührlich teures Aufladen ausgeschlossen werden. Wir vermissen in diesem Punkt eine gesetzliche Obergrenze für Ad-hoc-Preise in Relation zu jenen Kosten, die im Rahmen von Vertragstarifen entstehen.

Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass Ladestationen mit elektrischer Leistung von 50 kW oder mehr, die Möglichkeit der Bezahlung mittels Zahlungskarte, via Terminal oder kontaktlos, bieten müssen. Diese Bestimmung sollte aus Sicht des ÖAMTC auf alle Ladestationen ausgeweitet werden, um Kunden unkomplizierteres Laden auch ohne die Verwendung von Smartphones zu ermöglichen.

Zu Artikel 18 des Verordnungsentwurfs:

Die Bereitstellung statischer und dynamischer Informationen zu den einzelnen Ladepunkten über die nationalen Zugangspunkte im Sinne der Richtlinie 2010/40/EU, sowie der kostenlose Zugang zu den erfassten Daten, wird ausdrücklich begrüßt. Um auch bei vertragsgebundenen Ladetarifen einen transparenten Preisvergleich zu ermöglichen, wird neben der einheitlichen Verrechnung nach geladenen kWh, die Einrichtung eines nationalen Vergleichsrechners auch für vertragsbasierte Ladetarife – analog zum bereits bestehenden Haushaltsstromrechner der E-Control – gefordert.

Zu Artikel 17 des Verordnungsentwurfs:

Um Missinterpretationen von Artikel 17 Abs. 3 hintanzustellen, sollte klargestellt werden, dass der Verordnungsentwurf keine Änderung der Preisauszeichnung an den Zapfsäulen und den großen Anzeigetafeln bei Tankstellen bedingt. Da die Kosten

gerechnet auf 100 Kilometer Annahmen über Beispielfahrzeuge und Verbräuche voraussetzen, eignet sich eine derartige Darstellung im Sinne der Preistransparenz nicht. Die zusätzliche indikative Information von Konsumenten über die Kosten unterschiedlicher Antriebsformen wird von Seiten des ÖAMTC jedoch dezidiert begrüßt. Hierfür sollte der bestehende Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch gem. RL 1994/94/EG Art. 4 – der in Österreich mit der Webseite www.autoverbrauch.at umgesetzt wurde – erweitert und Konsumenten zum Beispiel an Tankstellen, über diese neu zu schaffende Vergleichsmöglichkeit informiert werden. Damit stünde Neuwagenkäufern ein umfassendes Informationsangebot zur Verfügung, mit dem die Kosten von für sie in Betracht kommenden Fahrzeugen individuell verglichen werden könnten.

Mag. Martin Grasslober
Fabian Gruber MSc (Econ.)
Markus Kaiser MSc.

ÖAMTC - K&M

Wien, im September 2021