

E-AUTO-LADEN LEICHTGEMACHT

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

Laut einer Forsa-Umfrage im Auftrag des vzbv von Dezember 2021 überlegen 14 Prozent der Verbraucher:innen aufgrund der steigenden Kraftstoffpreise auf ein E-Auto umzusteigen.¹ Um Verbraucher:innen die Entscheidung einfach 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.

Eine moderne und zukunftsfähige Ladeinfrastruktur zeichnet sich dadurch aus, dass E-Auto-Fahrer:innen ihr Auto überall und unkompliziert aufladen und die Tarife nachvollziehen können. So sollte nach Meinung des vzbv ab 2023 an allen neuen 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.

Bezahlen leichtgemacht

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, müssen die Betreiber verpflichtet werden die Bezahlung mit Karte an allen neuen Ladesäulen anzubieten, entweder durch ein Kartenlesegerät oder die Kontaktlosfunktion.

Dies entspricht auch den Wünschen der Verbraucher:innen: Eine Verbraucherumfrage im Auftrag des vzbv ergab, dass 82 Prozent der Befragten (Mehrfachnennungen möglich) im europäischen Ausland mit Giro- oder Kreditkarte bezahlen wollen.² 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 Bezahl diensten wie PayPal oder Google Pay kommen mit 62 Prozent etwas besser weg, aber die Bezahlung mit Giro- bzw. Kreditkarte ist klarer Favorit.

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

¹ Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021: Frage F20

² Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021: Frage F18

Faire Preise leichtgemacht

Lade-Roaming, also das Zugänglichmachen von Ladepunkten für Kund:innen fremder Anbieter:innen, darf das Laden nicht unverhältnismäßig verteuern. In dem Vorschlag der EU-Kommission für eine AFIR sollen keine zusätzlichen Entgelte für grenzüberschreitendes E-Roaming erhoben werden dürfen. Auch für das nationale Roaming muss sichergestellt werden, dass Preise angemessen und nichtdiskriminierend sein müssen sowie, dass Ladestationsbetreibende zwischen den Preisen für Endnutzer:innen und Mobilitätsdienstleistende (Mobility Service Provider – MSP) nicht unverhältnismäßig unterscheiden dürfen. 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.

❖ Es muss sichergestellt werden, dass **Preise sowie Roaming-Gebühren angemessen und nichtdiskriminierend** sind.

Preisinformation leichtgemacht

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 müssen 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.

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-Untersuchung im Auftrag des vzbv.³ 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.

Transparenz bedeutet auch, dass Preise einfach vergleichbar sein müssen. Für den vzbv gehört hierzu, dass die Preisangabe – zumindest für das AC-Normalladen – zwingend nach Kilowattstunde (kWh) erfolgen muss. Denn zeitbasierte Tarife oder „Session Fees“ lassen für Verbraucher:innen keinen Preisvergleich zu.

³ Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021: Frage F19

Zusätzliche Preisbestandteile, die das Park- beziehungsweise Ladeverhalten steuern, sind möglich, müssen aber transparent ausgewiesen werden. Darüber hinaus müssen Betreiber sicherstellen, 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.

Auch wenn Verbraucher:innen keinen Vertrag mit den Ladestationsbetreibern haben, muss es ihnen möglich sein, ihr Auto zu laden und den genauen Preis zu erfahren. Deshalb muss die Ad-hoc-Zahlungsoption transparent angeboten werden und einfach zu nutzen sein. Außerdem müssen der Ad-hoc-Preis und alle seine Komponenten an allen öffentlich zugänglichen Ladesäulen deutlich angezeigt werden, so dass diese den Endnutzer:innen bekannt sind, bevor sie den Ladevorgang einleiten. Transparente Ad-hoc-Ladepreise sind auch deshalb von großer Bedeutung, weil sie zu einem größeren Wettbewerb zwischen den Anbietern beitragen.

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

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

Mobilitaet@vzbv.de