

Berlin, 18. November 2021

**BDEW Bundesverband  
der Energie- und  
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin

[www.bdeu.de](http://www.bdeu.de)

## Stellungnahme

# Anpassung der Richtlinie (EU) 2014/94 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)

Transparenzregister ID: 20457441380-38

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Management Summary</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Grundsätzliche Anmerkungen</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Anpassung der Richtlinie (EU) 2014/94</b> .....	<b>6</b>
3.1	Nationale Strategierahmen (Art. 13) .....	6
3.2	Elektromobilität .....	6
3.2.1	Definition öffentliche Zugänglichkeit (Art. 2 Nr. 38) .....	6
3.2.2	Zielvorgaben für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur (Art. 3 und 4) 7	
3.2.3	Bezahlsystem für das punktuelle Laden (Art. 5 Abs. 2) .....	8
3.2.4	Automatische Authentifizierung (Art. 5 Abs. 3) .....	8
3.2.5	Vorgaben zur Preisauszeichnung und Preisgestaltung für Ladesäulenbetreiber (Art. 5 Abs. 4 und 5) .....	9
3.2.6	Vorgaben zur Preisauszeichnung und Preisgestaltung für Elektromobilitätsdienstleister (Art. 5 Abs. 6) .....	10
3.2.7	Digitale Vernetzung (Art. 5 Abs. 7 i.V.m. Art. 2 Nr. 14) .....	10
3.2.8	Intelligentes Laden (Art. 5 Abs. 8) .....	11
3.3	Wasserstoffmobilität.....	11
3.3.1	Zielvorgaben für den Aufbau öffentlicher Tankinfrastruktur (Art. 6) .....	11
3.3.2	Vorgaben zum Bezahlssystem (Art. 7 Abs. 1) .....	12
3.4	LNG-Infrastruktur für Straßenfahrzeuge (Art. 8).....	12
3.5	CNG-Infrastruktur .....	13
3.6	Verstärkter Einsatz von Biomethan im Verkehrssektor .....	13
3.7	Vorgaben zur Preisauszeichnung für Wasserstoff- (Art. 7 Abs. 2), (Bio)CNG- und (Bio)LNG-Mobilität .....	14
3.8	Vorgaben zur landseitigen Stromversorgung in Binnenhäfen (Art. 10) ...	15

## 1 Management Summary

Der BDEW unterstützt grundsätzlich die Anpassung der AFID, um die notwendigen Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe zu schaffen. Positiv zu bewerten ist vor allem die Stärkung der Nationalen Strategierahmen, der dynamische Ansatz der Zielvorgaben für Ladeinfrastruktur sowie die konkreten Vorgaben für den Aufbau der Wasserstofftankinfrastruktur. Allerdings sieht der Verband auch Änderungsbedarf an dem Kommissionsvorschlag, insbesondere hinsichtlich der folgenden Aspekte:

- Für einen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur und mit dem langfristigen Ziel eines wirtschaftlichen Betriebs, sind die **Zielvorgaben für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur** zu senken.
- Die **Definition für öffentlich zugängliche Lade- und Tankinfrastruktur** ist zu konkretisieren. In ihrer jetzigen Form ist sie missverständlich und kann so gelesen werden, dass eine Einschränkung der öffentlichen Zugänglichkeit nicht möglich ist.
- Die Verpflichtung zum Einbau von **Kartenlesegeräten** ist zu streichen. Unter Berücksichtigung der voranschreitenden Digitalisierung, sind webbasierte Bezahlssysteme ohne dauerhafte Registrierung die am besten geeigneten und zukunftsfähigsten Zahlungsmittel.
- Es ist klarzustellen, dass im Sinne des Wettbewerbs eine **Preisdifferenzierung** durch Ladesäulenbetreiber gegenüber Mobilitätsdienstleistern und Kundinnen und Kunden weiterhin möglich ist, z.B. bei Mengen-Rabattierung aufgrund unterschiedlich großer Kundengruppen von Mobilitätsanbietern oder häufiger Nutzung der Ladeinfrastruktur durch Flottenkunden.
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist aus Sicht des BDEW aufgrund der Kundenerwartungen grundsätzlich kein relevanter Anwendungsfall für **intelligentes Laden** und nur in einzelnen spezifischen Fällen sinnvoll. Daher ist keine pauschale Forderung von intelligenter Steuerung bei öffentlich zugänglicher Normalladeinfrastruktur vorzusehen.
- Für bereits aufgebaute Ladeinfrastruktur ist ein **Bestandsschutz** vorzusehen, vor allem hinsichtlich Bezahlssysteme und Steuerbarkeit (digitale Vernetzung und intelligentes Laden). Ein Nachrüstungsbedarf bremst den aktuellen Hochlauf aus und ist dringend zu vermeiden.
- Die Vorgaben für **LNG-Infrastruktur für Straßenfahrzeuge** sind zu konkretisieren. Außerdem sollten Mindestziele für den Abstand zwischen LNG-Tankstellen aufgenommen werden, die sich am Hochlauf des Fahrzeugbestands orientieren.
- Kritisch sieht der BDEW die Streichung der Zielvorgaben für **CNG-Tankstellen**. (Bio-) CNG ist insbesondere für den Nutzfahrzeugbereich relevant, die bestehenden Tankstellen jedoch nur vereinzelt für die Betankung von Nutzfahrzeugen geeignet. Die notwendige Ertüchtigung der Tankinfrastruktur sollte daher in der überarbeiteten Richtlinie abgebildet werden.

## 2 Grundsätzliche Anmerkungen

Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 im Rahmen des „Fit for 55“ - Pakets einen Vorschlag für die Revision der Richtlinie zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID; RL 2014/94/EU) vorgelegt. Da dieser Vorschlag wesentliche Änderungen gegenüber der bestehenden Richtlinie enthält und die zentrale Grundlage für die Regelungen zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den nächsten Jahren bildet, ist eine umfassende Beurteilung unter Einbindung der Marktteilnehmer erforderlich.

CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität und ein klimafreundlicher Gütertransport erfordern eine veränderte Infrastruktur zum Laden und Tanken sowie die dazu passenden Fahrzeuge. Die Energiewirtschaft baut und betreibt Lade- und Tankinfrastruktur. Zudem baut und betreibt sie die Netzinfrastuktur und sorgt für die zuverlässige Lieferung der Energie für Elektro-, Gas- und Wasserstofffahrzeuge. Sie trägt damit maßgeblich zum Markterfolg klimaneutraler Fahrzeuge bei. Durch die hohe Mobilität der EU-Bürgerinnen und -Bürger und den intensiven Handel im Binnenmarkt ist ein gemeinsames Vorankommen bei der Verkehrswende in der EU besonders relevant.

Der BDEW vertritt in Deutschland die Interessen der Energiewirtschaft. Dazu zählen neben den Energie- und Mobilitätsanbietern auch die Netzbetreiber und die Betreiber der Ladeinfrastruktur. Die im BDEW vertretenen Ladeinfrastrukturbetreiber betreiben mehr als 85% der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland. Mit aktuell etwa 47.000 öffentlichen Ladepunkten von mehr als 500 Ladesäulenbetreibern<sup>1</sup> (CPO) und Ladestromangeboten von über 500 Mobilitätsanbietern (EMP) hat sich in Deutschland bereits eine gut funktionierende Ladenetzinfrastruktur im Wettbewerb etabliert.

Vor diesem Hintergrund unterstützt der BDEW die Anpassung der AFID, um die erforderlichen Weichen zu stellen sowie kluge Rahmenbedingungen und die notwendigen Instrumente als Voraussetzung für die benötigten Investitionen in den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur zu schaffen.

Grundsätzlich sollte der Ausbau insbesondere der öffentlichen Lade- und Tankinfrastruktur **marktgetrieben sowie bedarfsorientiert** erfolgen. Dafür ist die wirtschaftliche Auslastung der Lade- und Tankinfrastruktur zentral. Es bedarf außerdem verlässlicher regulatorischer

---

<sup>1</sup> Ladesäulenbetreiber mit mehr als 10 Ladepunkten

Rahmenbedingungen, damit die richtigen Investitionsentscheidungen getroffen und Planungssicherheit gewährleistet werden.

- › Entscheidend für den **bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur** ist, dass auf EU-Ebene Rahmenbedingungen festgelegt werden, die den Mitgliedstaaten eine dynamische Zielfestlegung ermöglichen. Damit kann die unterschiedliche Marktentwicklung im jeweiligen Mitgliedsland abgebildet und Kundenbedarf, Nutzungsverhalten sowie die Entwicklung der Fahrzeuganzahl und der technologischen Parameter (Batteriegröße, Ladeleistung) berücksichtigt werden. Auch das Verhältnis von Schnell- zu Normalladepunkten und von öffentlichem zu privatem Laden kann so ausreichend bei den Ausbauvorhaben in den Mitgliedsländern berücksichtigt werden. Bedarfe für grenzüberschreitende Mobilität sollten im Rahmen der **TEN-T-Förderung** Berücksichtigung finden.
- › Für die Lade- und Tankinfrastruktur muss ein dynamischer und flexibel auf räumliche und zeitliche Anforderungen angepasster **Förderrahmen** geschaffen werden, der den **wettbewerblichen Ausbau** unterstützt und nicht beeinträchtigt.
- › Die rechtlichen Anforderungen (insbes. technische Anforderungen, Preisangaben etc.) an die Lade- und Tankinfrastruktur müssen **langfristig** stabil bleiben, um den kontinuierlichen Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur zu ermöglichen und Investitionsunsicherheiten vorzubeugen.
- › **Datenbereitstellungsanforderungen** dürfen nicht einseitig zu Lasten der Betreiber der Infrastruktur geregelt werden, sondern können nur im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung inklusive der Fahrzeugseite und Automobilhersteller erfolgen. Dabei sollten die technischen Anforderungen an die Meldung sowie die Qualität der Daten für alle Mitgliedsstaaten einheitlich sein, um den finanziellen und bürokratischen Aufwand zu reduzieren.
- › Bei der Tankinfrastruktur für Gase ist sicherzustellen, dass sie künftige Anforderungen, wie eine stärkere **Beimischung von Wasserstoff** im Gasnetz und die Betankung von Nutzfahrzeugen bewältigen kann.

### **3 Anpassung der Richtlinie (EU) 2014/94**

#### **3.1 Nationale Strategierahmen (Art. 13)**

Der BDEW hat sich in seiner Stellungnahme im Juni 2020 im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Revision der AFID dafür ausgesprochen, dass die Nationalen Strategierahmen dynamischer sein sollten, um die jeweilige nationale Marktentwicklung aller Verkehrssektoren abbilden zu können. Dabei muss zwingend auch die Entwicklung auf der Fahrzeugseite berücksichtigt werden, sowohl hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge im Markt als auch der sich verändernden Technologien. Die Methode zur Ermittlung der Zielvorgaben sowie das Monitoring sollten aus Sicht des BDEW jedoch einheitlich geregelt sein. Diesen Forderungen wird der Verordnungsvorschlag der Kommission grundsätzlich gerecht.

Positiv zu bewerten ist, dass die Mitgliedstaaten ihre Entwürfe der Nationalen Strategierahmen nun zunächst öffentlich zugänglich machen und sicherstellen sollen, dass die Öffentlichkeit frühzeitig und effektiv Gelegenheit erhält, an der Ausarbeitung dieser Entwürfe mitzuwirken. Zudem soll eine Bewertung der Entwürfe durch die Kommission sowie das Aussprechen von Empfehlungen an den jeweiligen Mitgliedstaat ermöglicht werden. Diesen Empfehlungen sollen die Mitgliedstaaten dann in ihrem endgültigen Nationalen Strategierahmen Rechnung tragen.

Zudem begrüßt der BDEW, dass die inhaltlichen Anforderungen im Verordnungsvorschlag deutlich detaillierter ausgearbeitet sind als in der bestehenden Richtlinie.

#### **3.2 Elektromobilität**

##### **3.2.1 Definition öffentliche Zugänglichkeit (Art. 2 Nr. 38)**

Die Änderung der Definition für „öffentlich zugängliche Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ erscheint zunächst grundsätzlich sinnvoll. Allerdings passen die Formulierung des Ziels in Erwägungsgrund 17 und der Definition in Art. 2 Nr. 38 des Vorschlags noch nicht zusammen. So soll Infrastruktur laut Formulierungsvorschlag in Art. 2 Nr. 38 des Kommissionsvorschlags u.a. als öffentlich zugänglich gelten, unabhängig davon, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt. Danach wäre eine Einschränkung nicht möglich. Das widerspricht nach erstem Verständnis dem Ziel, dass Ladepunkte oder Zapfstellen nicht als öffentlich zugänglich gelten, die auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt sind. Dieses Ziel wird auch im Erwägungsgrund 17 des Vorschlags dargestellt, in dem es heißt: „[...] Ladepunkte oder Zapfstellen auf privatem Grund, bei denen der Zugang auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt ist, beispielsweise Parkplätze in Bürogebäuden, zu denen nur Beschäftigte oder befugte Personen Zugang haben, sollten nicht als öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen betrachtet werden.“

Aus Sicht des BDEW sollte die Definition für öffentlich zugängliche Lade- und Tankinfrastruktur entsprechend konkretisiert werden.

### **3.2.2 Zielvorgaben für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur (Art. 3 und 4)**

Der BDEW begrüßt die dynamischen und leistungsbezogenen Zielwerte für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und die Abkehr von einem starren Zielwert. So wird auch der Hochlauf des Fahrzeugbestandes sowie die zunehmende Ladeleistung von Infrastruktur und Fahrzeugen berücksichtigt. Zudem bietet der leistungsbezogene Zielwert den Mitgliedsstaaten mehr Flexibilität hinsichtlich der Zusammensetzung der Ladeinfrastruktur bezogen auf den Anteil von Normal- und Schnellladestationen. Die von der Kommission vorgeschlagenen Zielwerte sollten aus Sicht des BDEW dabei jedoch als Obergrenze betrachtet und tendenziell sogar herabgesetzt werden. Andernfalls werden diese in eine Überinvestition münden.

Die deutsche „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM), in der sich Expertinnen und Experten verschiedener Fachbereiche und Branchen mit zentralen Entwicklungen im Verkehrsbereich auseinandersetzen, hat ebenfalls ein Berechnungsmodell aufgesetzt, mit dem auf Basis verschiedener Einflussfaktoren mehrere Hochlaufsznarien modelliert wurden. Geht man auf Basis des NPM-Modells von 3 Volllaststunden pro Ladepunkt am Tag, einem PHEV-Anteil von ca. 30% mit einem elektrischen Fahranteil von 50% sowie 15% öffentlichem Laden aus, ergeben sich Zielwerte, die etwa der Hälfte der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Zielwerte entsprechen, d.h. 0,5 kW/BEV und 0,33 kW/PHEV. Dabei ist anzumerken, dass ein elektrischer Fahranteil von 50% bei PHEV einen ambitionierten Wert gegenüber der heutigen tatsächlichen elektrischen Nutzungsrate darstellt – auch der PHEV-Anteil wird im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität eher sinken. Der Anteil von 15% öffentlichem Laden entspricht dem Status Quo in Deutschland und wird in vielen Studien als belastbar betrachtet. Erhöht man den Anteil des öffentlichen Ladens auf 40% werden die Zielwerte der EU-Kommission in etwa bestätigt. Aus Sicht des BDEW wird der Anteil des öffentlichen Ladens jedoch auch zukünftig einen deutlich kleineren Teil der Ladevorgänge ausmachen, da weiterhin hauptsächlich zu Hause oder beim Arbeitgeber geladen werden wird. Zudem muss in einer Berechnung zum einen die angestrebte Erhöhung der Volllaststunden in Verbindung mit einem weiteren Hochlauf der Fahrzeuge berücksichtigt werden. Zum anderen sind der angestrebte wirtschaftliche Betrieb der Ladeinfrastruktur bis 2030 und der in der Praxis deutlich geringere elektrische Fahranteil der PHEV als Einflussfaktoren in die Kalkulation einzubeziehen.

Vor diesem Hintergrund und mit dem Ziel, dass Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur am effizientesten im Wettbewerb der Unternehmen erfolgt, wie es in Deutschland bereits heute der Fall ist, sollten die vorgeschlagenen Zielwerte als Obergrenze angesehen und tendenziell sogar herabgesetzt werden. Der marktgetriebene Ladeinfrastrukturausbau ist nicht nur mit Blick auf den bedarfsgerechten Aufbau, sondern auch für den marktwirtschaftlichen Anbieterwettbewerb und die Produktentwicklung im Sinne der Nutzerinnen und Nutzer erforderlich.

### **3.2.3 Bezahlsystem für das punktuelle Laden (Art. 5 Abs. 2)**

Der Vorschlag der Kommission sieht vor, dass Ladepunkte mit einer Leistung von 50 kW oder mehr für die Bezahlung von punktuellen (nicht vertragsbasierten) Ladevorgängen über ein eingebautes Kartenlesegerät verfügen sollen. Vor dem Hintergrund, dass nach den Erfahrungen in Deutschland nur ein geringer Anteil der Ladevorgänge punktuell erfolgt (in Deutschland betrifft dies 5-10 Prozent der Ladevorgänge), muss bei der Wahl des Bezahlsystems die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen berücksichtigt werden. Daher spricht sich der BDEW gegen eine Verpflichtung zum Einbau eines Kartenlesegerätes bei Ladesäulen aus, auch unabhängig von deren Ladeleistung. Aus Sicht des Verbandes sind vor allem webbasierte Lösungen ohne dauerhafte Registrierung die am besten geeigneten Zahlungsmittel für das punktuelle Laden, da sie angesichts der voranschreitenden Digitalisierung besonders zukunftsfähig und kundenfreundlich sind und eine hohe Anschlussfähigkeit an den europäischen Markt aufweisen. Nur sie ermöglichen integrierte kundenfreundliche Lösungen, etwa die Einbeziehung von Verfügbarkeitsinformationen und Ladedauern. Kartenlesegeräte hingegen dienen lediglich der Abrechnung, sind, insbesondere aufgrund des geringen Anteils an punktuellen Ladevorgängen, verhältnismäßig teuer und mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung im Mobilitätssektor rückwärtsgewandt.

Sollte die Einbauverpflichtung für Kartenlesegeräte dennoch bestehen bleiben, ist die Aufnahme eines Bestandschutzes in den Regelungen aus Sicht des BDEW in jedem Fall erforderlich. Dieser muss gewährleisten, dass Ladeinfrastruktur, die bei Inkrafttreten der neuen Regelungen bereits aufgebaut oder in Planung befindlich ist, nicht nachgerüstet werden muss. Andernfalls könnte die bestehende rechtliche Unsicherheit und der drohende Nachrüstungsbedarf den aktuellen Hochlauf der Ladeinfrastruktur ausbremsen.

Da in dem Vorschlag der Kommission zudem eine Definition des Begriffs "payment card" fehlt, besteht außerdem Unsicherheit darüber, welche Zahlungsmittel mit der Regelung erfasst sind. Nach unserem Verständnis sind auch Zahlungsdienste inbegriffen, die mit einer eingebetteten Kreditkarte in einer App arbeiten. Zur Klarstellung regen wir an, "payment card" in die Begriffsbestimmungen aufzunehmen.

### **3.2.4 Automatische Authentifizierung (Art. 5 Abs. 3)**

Der BDEW begrüßt, dass mit der im Vorschlag enthaltenen Formulierung die Wahlfreiheit der Kundinnen und Kunden zwischen der Nutzung der automatischen Authentifizierung, der Authentifizierung im Rahmen des punktuellen Ladens oder durch Nutzung einer anderen vertragsbasierten Zahlungslösung gewährleistet wird. Auch eine transparente Darstellung dieser Möglichkeiten durch den Ladesäulenbetreiber ist zu begrüßen. Dies sollte vor allem auf elektronischem Weg, z.B. über die App, möglich sein.



Unklar ist jedoch, wie die Formulierung zu verstehen ist, dass Betreiber von Ladepunkten diese Option den Endnutzerinnen und -nutzern „auf geeignete Weise an jedem öffentlich zugänglichen Ladepunkt anbieten“ sollen. Hier bedarf es einer weiteren Klarstellung.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass im Sinne der Kundentransparenz die Möglichkeit zwischen den Authentifizierungs- bzw. Zahlungslösungen zu wählen auch auf der Fahrzeugseite implementiert werden muss.

### **3.2.5 Vorgaben zur Preisauszeichnung und Preisgestaltung für Ladesäulenbetreiber (Art. 5 Abs. 4 und 5)**

#### Artikel 5 Abs. 4:

Der BDEW begrüßt die angestrebte Transparenz und unterstützt eine diskriminierungsfreie Preisgestaltung gegenüber den Endnutzerinnen und -nutzern sowie den Mobilitätsdienstleistern. Nach unserem Verständnis soll eine Preisdifferenzierung weiterhin möglich sein, sofern diese verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist. Dies wäre zum Beispiel bei Mengen-Rabattierung aufgrund unterschiedlich großer Kundengruppen von Mobilitätsanbietern oder der häufigen Nutzung der Ladeinfrastruktur durch Flottenkunden der Fall. Dies geht aus der deutschen Fassung des Verordnungsentwurfs klarer hervor als aus der englischen Fassung. Das Wort „discriminate“ ist missverständlich, da es neben „diskriminieren“ auch „unterscheiden“ bedeuten kann. Wir regen daher eine Anpassung des Entwurfstextes in der englischen Fassung an.

#### Artikel 5 Abs. 5:

Bezüglich der Anzeige des Ad-hoc-Preises an der Ladesäule möchten wir darauf hinweisen, dass der Betreiber der Ladesäule zwar das punktuelle Laden über die Ladeinfrastruktur ermöglicht, jedoch nicht in jedem Fall auch selbst der Vertragspartner der Endkundinnen und -kunden und damit auch zugleich Mobilitätsdienstleister für das Ad-hoc-Laden ist. Häufig sind Ladesäulenbetreiber (CPO) und Energieanbieter/Mobilitätsdienstleister unterschiedliche Unternehmen. Ist der Betreiber der Ladeinfrastruktur nicht zugleich auch der Vertragspartner der Kundinnen und Kunden, kann er die Anforderung nicht erfüllen. Daher sollte klargestellt werden, dass die Regelung zur Preisanzeige auf das Unternehmen abzielt, das die Ad-hoc-Ladeleistungen gegenüber den Kundinnen und Kunden anbietet und abrechnet.

Des Weiteren sollte klargestellt werden, dass die Anzeige des Ad-hoc-Preises auch über elektronische Mittel erfolgen kann. Wie in Art. 5 Abs. 6 des Kommissionsvorschlags sollte das zur Preisangabe verpflichtete Unternehmen auch beim Ad-hoc-Laden die Anforderungen „durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel“ erfüllen können.

### **3.2.6 Vorgaben zur Preisauszeichnung und Preisgestaltung für Elektromobilitätsdienstleister (Art. 5 Abs. 6)**

Positiv hervorzuheben ist, dass der Vorschlag der Kommission die Marktrolle des Mobilitätsdienstleisters als wichtigen Teil der Elektromobilität anerkennt und diese Rolle erstmals auch in den Begriffsbestimmungen aufgenommen hat. Vor diesem Hintergrund sollten die Regelungen so gestaltet werden, dass sich der Wettbewerb um die Kunden auch im Hinblick auf die Mobilitätsdienstleister frei entfalten kann.

Der BDEW begrüßt außerdem, dass die Anzeige der Preise durch den Mobilitätsdienstleister den Endnutzerinnen und -nutzern über elektronische Mittel zur Verfügung gestellt werden kann. Dies entspricht der bereits heute gängigen Praxis.

Durch die geltenden Anforderungen an Verbraucherschutz und Preistransparenz in den entsprechenden nationalen und europäischen Gesetzen und Verordnungen (darunter die Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse und die Preisangabenverordnung) ist die Bereitstellung des Preises vor Beginn des Ladevorgangs bereits heute zwingend erforderlich. Einer zusätzlichen Regelung bedarf es daher nicht.

Wir möchten außerdem klarstellen, dass die Bereitstellung des Preises neben der Anzeige direkt vor Beginn des Ladevorgangs auch bei Vertragsabschluss zwischen Mobilitätsdienstleister und Endnutzerin bzw. -nutzer erfolgen (vertragsbasiertes Laden) kann. Die Vorgaben in Abs. 5 und 6 sollten stärker klarstellen, dass es sich um Informationen zum jeweiligen Preis handelt und nicht um Informationen zu Kosten, aus denen sich der Preis zusammensetzt. Unsicherheit entsteht hier auch durch die Formulierung des Erwägungsgrundes 24, der von Kosten spricht. Unklar ist außerdem, warum in Abs. 6 andere Preiskomponenten aufgeführt werden als in Abs. 5. Aus Sicht des BDEW führt beides zu Unsicherheit. So sollte klargestellt werden, dass mit den in Abs. 6 genannten Preisinformationen Komponenten gemeint sind, aus denen sich der Preis zusammensetzt, da dies die für die Kundinnen und Kunden relevanten Informationen sind und ein einfaches Vergleichen zwischen Preisen ermöglicht. Darüber hinaus wäre es sinnvoll, die Aufzählung in Abs. 5 auch in den Abs. 6 zu übernehmen. Sollten diese oder weitere Preisbestandteile zu zahlen sein, wären sie vor dem Start des Ladevorgangs ebenfalls an die Endnutzerin bzw. den Endnutzer zu übermitteln.

### **3.2.7 Digitale Vernetzung (Art. 5 Abs. 7 i.V.m. Art. 2 Nr. 14)**

Bereits heute ist der Großteil der installierten Ladepunkte digital vernetzt und erfüllt die in Art. 5 Abs. 7 genannten Anforderungen. Die Überwachung und Steuerung aus der Ferne inkl. Start und Stopp erfolgen heute durch die Ladesäulenbetreiber. Allerdings ist unklar, welche Kommunikationsschnittstelle mit „Stromnetz“ in der Definition „digitale Vernetzung“ gemeint ist. Hier ist eine Klarstellung erforderlich. Zudem ist keine Übergangsfrist für die

Bestandsladeinfrastruktur vorgesehen, so dass die Regelung in ihrer jetzigen Form zu einem enormen Nachrüstungsaufwand führen würde. Um diesen zu vermeiden, ist eine Übergangsfrist für die Bestandsladeinfrastruktur zwingend vorzusehen.

An dieser Stelle möchten wir außerdem noch einmal auf die Unsicherheit hinsichtlich der Definition der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur verweisen, da auch hier Unklarheit besteht, inwieweit Ladepunkte, die für bestimmte Gruppen reserviert sind, unter die Anforderung zur digitalen Vernetzung fallen.

### **3.2.8 Intelligentes Laden (Art. 5 Abs. 8)**

Die öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur stellt aus Sicht des BDEW grundsätzlich keinen relevanten Anwendungsfall für das intelligente Laden dar. Lediglich für einzelne spezifische Fälle kann die Steuerung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sinnvoll sein. Gerade an der öffentlichen Ladeinfrastruktur, insbesondere an Schnellladestationen ist das Versprechen an die Kundinnen und Kunden, dass schnell und sofort geladen werden kann. Unterbrechungen oder Drosselungen würden nicht akzeptiert werden. Dazu kommt, dass Ladestationen, die an das Mittelspannungsnetz angeschlossen sind, weniger engpassrelevant sind. Insofern sehen wir eine pauschale Forderung nach intelligenter Steuerung für die öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur als unverhältnismäßig und kritisch, da sie nicht zielgerichtet ist und zu einem hohen Kostenaufwand führen kann, hinter dem keine Zweckdienlichkeit steht. Die Fähigkeit zum intelligenten Laden sollte nur dort gefordert werden, wo diese auch sinnvoll eingesetzt werden kann, z.B. für das öffentliche Laden im Quartier. Außerdem ist aus Sicht des BDEW im Rahmen der Definition des intelligenten Ladens (Art. 2 Nr. 59) klarzustellen, dass der erforderliche Informationsaustausch zwischen der Fahrzeugbatterie und dem Ladepunkt erfolgt.

Zudem ist auch hier keine Übergangsfrist für die Bestandsladeinfrastruktur vorgesehen, so dass die Regelung in ihrer jetzigen Form zu einem enormen kurzfristigen Nachrüstungsaufwand führen kann.

## **3.3 Wasserstoffmobilität**

### **3.3.1 Zielvorgaben für den Aufbau öffentlicher Tankinfrastruktur (Art. 6)**

Der BDEW begrüßt die Konkretisierung der Vorgaben für den Aufbau der Wasserstofftankinfrastruktur durch die Mindestziele zur Dichte des Tankstellennetzes. Positiv hervorzuheben sind zudem die sachgerechten Vorgaben von 700 bar und 2 t/Tag für den Betankungsvorgang sowie die Vorgaben zur Auslegung der Infrastrukturstandorte auch für leichte und schwere Nutzfahrzeuge. Damit die Wasserstoffmobilität ihre Potenziale ausspielen kann, braucht es eine bedarfsgerechte Kraftstoffversorgungs- und Tankinfrastruktur sowie eine Standardisierung des Betankungsvorgangs für LKW. Der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur

entlang der TEN-T Achsen und Metropolen ist wichtig, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen. Aus Sicht des BDEW sollte der Aufbau der Tankstelleninfrastruktur den Bedarf der wichtigsten Anwendungsfälle im Schwerlast- und ÖPNV-Bereich folgen. Damit ist der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur auch in den Regionen abseits von Autobahnen und Metropolen wesentlich, um die Versorgung des ländlichen Raumes sicherzustellen. Nur wenn das gesamte Verkehrsnetz einbezogen wird, kann eine angemessene Versorgung in der Fläche und in ländlichen Regionen angereizt werden. Wir empfehlen daher auch die Infrastrukturstandorte außerhalb der TEN-T Achsen mit in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufzunehmen. Hierzu sollte es keine konkreten Zielvorgaben geben, sondern der Ausbau der Tankinfrastruktur sollte sich an einem flexiblen und dynamischen Ausbaurahmen unter Berücksichtigung von Bedarf, Fahrzeugbestand, Betankungstechnologie etc. orientieren.

### **3.3.2 Vorgaben zum Bezahlssystem (Art. 7 Abs. 1)**

Aus BDEW-Sicht sind im Hinblick auf die Wasserstofftankstellen die Vorgaben zum Ad-hoc-Tanken auf Basis eines in der EU gängigen Bezahlsystems über ein eingebautes Terminal mit Zahlungskartenleser oder über ein Terminal mit kontaktloser Funktionalität sachgerecht. Aus Sicht des Verbandes sind jedoch webbasierte Lösungen ohne dauerhafte Registrierung angesichts der voranschreitenden Digitalisierung besonders zukunftsfähig und kundenfreundlich und deshalb die am besten geeigneten Zahlungsmittel, die zudem eine hohe Anschlussfähigkeit an den europäischen Markt aufweisen. Kartenlesegeräte hingegen sind verhältnismäßig teuer und mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung rückwärtsgerichtet.

Da in dem Kommissionsvorschlag eine Definition des Begriffs "payment card" fehlt, besteht außerdem Unsicherheit darüber, welche Zahlungsmittel mit der Regelung erfasst sind. Nach unserem Verständnis sind auch Zahlungsdienste inbegriffen, die mit einer eingebetteten Kreditkarte in einer App arbeiten. Zur Klarstellung regen wir an, "payment card" in die Begriffsbestimmungen aufzunehmen.

### **3.4 LNG-Infrastruktur für Straßenfahrzeuge (Art. 8)**

Der Vorschlag der Kommission sieht die Fortführung der bisherigen Vorgabe, bis 2025 für eine „angemessene Anzahl“ an LNG-Tankstellen zu sorgen, vor. Aus BDEW-Sicht ist diese Vorgabe nicht eindeutig formuliert. Der BDEW empfiehlt vor diesem Hintergrund, die Vorgabe einer „angemessene[n] Anzahl der Tankstellen“ neu zu definieren und klare Mindestziele hinsichtlich eines Richtwerts für den Durchschnittsabstand zwischen LNG-Tankstellen in den Vorschlag aufzunehmen. Beim Ausbau der LNG-Infrastruktur ist über diesen Richtwert hinaus jedoch auch eine Orientierung am Hochlauf des Fahrzeugbestands anzuraten. Dieser weist in Abhängigkeit gewählter Anreizmechanismen Potenzial für ein hohes relatives Wachstum auf, wodurch ein Infrastrukturausbau über die Basis des Kernnetzes hinaus sinnvoll werden kann.

Aus Sicht des BDEW besteht zudem ein Anpassungsbedarf bei der Formulierung des Halbsatzes "... sofern die Kosten im Vergleich zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, nicht unverhältnismäßig sind". Hier erscheint unklar, welches genaue Verhältnis von Kosten und Nutzen als unverhältnismäßig anzusehen ist.

### **3.5 CNG-Infrastruktur**

Bedauerlich ist aus Sicht des BDEW, dass die Kommission dem Potential der (Bio)CNG-Mobilität in ihrem Vorschlag nicht angemessen Rechnung trägt und die Zielvorgaben für den Ausbau der CNG-Tankstellen gänzlich gestrichen hat. Der Kommission (Erwägungsgrund (8)) ist zwar grundsätzlich zuzustimmen, dass für die CNG-Fahrzeuge ein "ausreichend ausgebautes Infrastrukturnetz besteht". Aufgrund des sich entwickelnden CNG-Nutzfahrzeugmarktes verändern sich jedoch die Anforderungen an das CNG-Tankstellennetz. Mit Blick auf den heutigen Bestand an CNG-Tankstellen ist festzustellen, dass diese nur vereinzelt eine Dimensionierung aufweisen, die eine Betankung von Nutzfahrzeugen technisch zulässt. In den meisten Fällen sind v.a. Verdichter und Druckspeicher nicht ausreichend dimensioniert, um auch die Abgabe größerer Mengen in kürzeren Zeitabständen zu gewährleisten. Auch die Befahrbarkeit der Standorte ist in der Regel nicht auf Nutzfahrzeuge ausgerichtet.

Zur Etablierung von (Bio-)CNG im Nutzfahrzeugbereich ist beim Ausbau der CNG-Infrastruktur daher auch auf die Auslegung der jeweiligen Tankstellen zu achten und eine flächige nationale Abdeckung mit ausreichend leistungsstarken Zapfsäulen auch für Nutzfahrzeuge sicherzustellen. Aus Sicht des BDEW ist es wünschenswert, dieses Erfordernis in einer überarbeiteten Version der Richtlinie abzubilden.

Außerdem möchten wir darauf hinweisen, dass die zunehmende Einspeisung von Wasserstoff in das Netz auch für die CNG-Infrastruktur Herausforderungen birgt, da die Wasserstoffverträglichkeit von Tankstellentechnik und CNG-Fahrzeugen derzeit noch nicht abschließend geklärt ist. Im Moment gibt die europäische Kraftstoffnorm DIN EN 16723-2 eine Beschränkung des Wasserstoff-Anteils im CNG von 2 Prozent vor. Eine erhöhte H<sub>2</sub>-Beimischung im Verteilnetz sollte sich in dieser Kraftstoffnorm widerspiegeln, die als Schnittstelle zwischen Infrastruktur und Fahrzeug dient. Grundsätzlich wird die Wasserstofffestigkeit von Tankstellenkomponenten nicht als dauerhaftes Hemmnis eingeschätzt. An Standorten mit sensibler Technik könnte zukünftig auch Membrantechnik zur Regulierung des H<sub>2</sub>-Anteils auf das bislang zulässige Maß eingesetzt werden. Hier empfiehlt der BDEW die Anpassung der europäischen Kraftstoffnorm für CNG auf 20 Prozent Wasserstoffbeimischung zu prüfen, um entsprechende Anpassungen von Fahrzeugen und Betankungsinfrastruktur auszulösen.

### **3.6 Verstärkter Einsatz von Biomethan im Verkehrssektor**

Mit Biomethan steht heute bereits ein erneuerbares Gas für ein zügiges Voranbringen der Verkehrswende zur Verfügung, ergänzt um die großen Potenziale von synthetischem Methan

und Wasserstoff. Durch den Einsatz von Bio-CNG und Bio-LNG auf Basis von Biomethan oder synthetischem Methan als Kraftstoff werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu Dieselfahrzeugen um bis zu 97 Prozent gesenkt. Der Ausstoß von Schwefel und Stickoxiden wird fast komplett und die Freisetzung von Feinstaub um ca. 99 Prozent reduziert. Zudem werden durch den Einsatz von CNG- und LNG-Fahrzeugen auch die Geräuschemissionen gegenüber Dieselfahrzeugen um etwa 50 Prozent gesenkt. Bio-CNG- und Bio-LNG-betriebene Fahrzeuge sind bewährte, sofort verfügbare und kostengünstige Alternativen zum Dieselantrieb, die mit jedem gefahrenen Kilometer schon heute Treibhausgasemissionen einsparen. Zudem macht die einfache und schnelle Betankung solcher Fahrzeuge in Verbindung mit der hohen Reichweite diese Antriebstechnologien zu einer alltagstauglichen Lösung, insbesondere bei den Nutzfahrzeugen.

Daher möchten wir in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass das Potenzial des Einsatzes von Biomethan, mit erheblichem CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial im Gegensatz zu Diesel- und Benzinantrieben, derzeit auch im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte unberücksichtigt bleibt, wodurch der Zuwachs an CNG- und LNG-Fahrzeugen leidet. Dieser ist jedoch für den wirtschaftlichen Betrieb des Netzes an CNG- und LNG-Tankstellen und damit einer erfolgreichen Umsetzung der Regelungen dringend erforderlich.

### **3.7 Vorgaben zur Preisauszeichnung für Wasserstoff- (Art. 7 Abs. 2), (Bio)CNG- und (Bio)LNG-Mobilität**

Der BDEW begrüßt die angestrebte Transparenz und unterstützt eine diskriminierungsfreie Preisgestaltung gegenüber den Endnutzerinnen und -nutzern sowie den Mobilitätsdienstleistern. Nach unserem Verständnis soll eine Preisdifferenzierung weiterhin möglich sein, sofern diese verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist. Dies wäre zum Beispiel bei Mengen-Rabattierung aufgrund unterschiedlich großer Kundengruppen von Mobilitätsanbietern oder der häufigen Nutzung der Tankinfrastruktur durch Flottenkunden der Fall. Dies geht aus der deutschen Fassung des Verordnungsentwurfs klarer hervor als aus der englischen Fassung. Das Wort „discriminate“ ist missverständlich, da es neben „diskriminieren“ auch „unterscheiden“ bedeuten kann. Wir regen daher eine Anpassung der Formulierung in der englischen Fassung an.

Für die Gasmobilität ist die Preisanzeige an der Tankstelle beim Tankvorgang sinnvoll und wird bereits so realisiert. Eine transparente Preisdarstellung an Tankstellen auf einer einheitlichen Basis am Preismast findet weiterhin nicht statt. Dadurch ist eine Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Kraftstoffarten derzeit nicht gewährleistet. Aus BDEW-Sicht bedarf es zeitnah einer Vorgabe zur gemeinsamen Methode für den auf eine Maßeinheit bezogenen Preisvergleich für alternative Kraftstoffe. Der BDEW plädiert daher für den Energiegehalt des Kraftstoffs in kWh als zugrundeliegende Maßeinheit.

### **3.8 Vorgaben zur landseitigen Stromversorgung in Binnenhäfen (Art. 10)**

Der BDEW unterstützt den Ausbau der landseitigen Stromversorgung in Binnenhäfen und begrüßt den Vorschlag der Kommission, der ab 2025 Landstromanlagen für Binnenschiffe im TEN-T-Kernnetz vorsieht.

**AnsprechpartnerInnen:**

Christiane Kutz

Energienetze, Regulierung und Mobilität

Telefon: +49 30 300199-1755

christiane.kutz@bdew.de

Dr. Maria Frommann

Vertrieb, Versorgungssicherheit und  
gasspezifische Fragen

Telefon: +49 30 300199-1260

maria.frommann@bdew.de

Malte Nyenhuis

EU-Vertretung

Telefon: +32 277 451-16

malte.nyenhuis@bdew.de