

Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien
Per E-Mail an: reiner.reinbrech@bmk.gv.at

| | | | | |
|-----------------------|-----|-----------------|--------------------|------------|
| Kontakt | DW | Unser Zeichen | Ihr Zeichen | Datum |
| Mag. Vera Fahrnberger | 213 | VF/Ha – 16/2021 | GZ: 2021-0.611.723 | 24.09.2021 |

„Fit for 55“-Paket | Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Richtlinie 2014/94/EU (AFID)

Sehr geehrter Herr Ing. Reinbrech, MSc MSc,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Überarbeitung der Richtlinie bzw. Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Mit dem "Fit for 55"-Paket hat die Europäische Kommission auch eine Novellierung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgeschlagen, welche nun in eine Verordnung umgestaltet werden soll.

Oesterreichs Energie bewertet die Intention, durch die künftige Ausgestaltung in Form einer Verordnung anstelle einer Richtlinie die europaweite Angleichung der Mindestanforderung an den Ausbau alternativer Infrastruktur voranzutreiben, als positiv.

Der Vorschlag baut auf insgesamt vier Säulen auf, welche aus Sicht von Oesterreichs Energie alle wesentlichen Bausteine für den Erfolg der Elektromobilität darstellen:

1. Ausreichend Infrastruktur sicherstellen durch Mindestvorgaben
2. Interoperabilität verbessern und absichern
3. Benutzerfreundlichkeit der Infrastruktur gewährleisten
4. Integration der Fahrzeuge sicherstellen.

E-Mobilität erfordert eine veränderte Infrastruktur zum Laden sowie die dazu passenden Fahrzeuge. Die E-Wirtschaft baut und betreibt Ladeinfrastruktur. Obendrein liefert sie zuverlässig Strom für Elektrofahrzeuge und trägt damit maßgeblich zum Markterfolg bei. Durch die hohe Mobilität der EU-Bürger_Innen und den intensiven Handel im Binnenmarkt ist ein gemeinsames Vorankommen bei der Verkehrs- und Mobilitätswende in der Europäischen Union von besonderer Relevanz.

Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur müssen die europaweite Interoperabilität sowie das kundenfreundliche Laden im Fokus der Regelungen stehen. Demnach hat der EU-Rechtsrahmen insbesondere Maßnahmen zu unterstützen, die den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für ein europaweites, positives Ladeerlebnis für die Kunden sicherstellen sowie den sicheren Datenaustausch, grundlegende Standards und die Einbindung der E-Mobilität in die Energieinfrastruktur adressieren.

Insgesamt bedarf es verlässlicher regulatorischer Rahmenbedingungen, damit die richtigen Investitionsentscheidungen getroffen werden und Planungssicherheit gewährleistet wird.

Nachstehend dürfen wir zu Bestimmungen im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU [COM (2021) 559 final] im Einzelnen Stellung nehmen:

Zu Artikel 2 „Begriffsbestimmungen“

Oesterreichs Energie möchte darauf hinweisen, dass im vorliegenden Vorschlag in Artikel 2 Z 32 ein „Normalladepunkt“ als Ladepunkt mit einer Ladeleistung von bis zu 22 kW definiert ist. Auf nationaler Ebene gilt für normales Laden – wie etwa im Rahmen der TAEV festgelegt - eine Ladeleistung von bis zu 11 kW.

Zu Artikel 3 und Artikel 4 „Ziele für die Stromladeinfrastruktur“

In den Artikeln 3 und 4 ist festgelegt, welche **Mindestabdeckung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten für leichte und schwere Straßenfahrzeuge** in den jeweiligen Mitgliedstaaten als auch im TEN-V-Kern- und Gesamtnetz sichergestellt werden muss. Der Verordnungsentwurf sieht **verbindliche Vorgaben über Dichte und Mindestleistung** von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (inkl. Stromladeinfrastruktur) vor.

Demnach haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass für jedes zugelassene leichte E-Nutzfahrzeug eine öffentlich zugängliche Ladestation von mindestens 1 kW und für jedes zugelassene leichte Plug-In-Hybrid-Fahrzeug mindestens 0,66 kW öffentlich zugängliche Ladeleistung verfügbar ist.

Zudem sollen ab 2025 im TEN-V-Kernnetz alle 60 km Ladeinfrastruktur mit einer Leistung von insgesamt mindestens 300 kW (und mindestens 150 kW pro Ladepunkt) zur Verfügung stehen. 2030 soll dies auch für das TEN-V-Gesamtnetz gelten und im Kernnetz sollen zudem alle 60 km pro Ladestation mindestens 600 kW (und mindestens 150 kW pro Ladepunkt) zur Verfügung stehen.

Außerdem sollen leistungsfähige Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen und städtischen Infrastrukturknoten gebaut werden.

Für schwere Nutzfahrzeuge soll ab 2025 im TEN-V-Kernnetz alle 60 km eine öffentliche Ladeleistung mit mindestens 1.400 kW (und mindestens 350 kW pro Ladepunkt) bereitgestellt

werden. Ab 2030 gilt dies auch für das TEN-V-Gesamtnetz, maximal alle 100 km. Im Kernnetz sollen Mitgliedstaaten zudem bis 2030 mindestens 3.500 kW Ladeleistung (und mindestens 350 kW pro Ladepunkt) zur Verfügung stellen.

Weitere verbindliche Ziele gibt es für Wasserstoff- und LNG-Tankstellen. So soll für Wasserstoff-PKWs bis zum Jahr 2030 alle 150 km eine Tankmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Diese **Vorgaben für eine Mindestabdeckung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten** werden von Oesterreichs Energie **grundsätzlich begrüßt**. Die festgelegten Ziele bieten vor allem für Mitgliedstaaten Anreize, die beim Ausbau der Ladeinfrastruktur noch weiter zurückliegen. Österreich erfüllt nach ersten Abschätzungen die Zielvorgaben im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu rund einem Viertel¹. Bei anhaltendem Trend der Neuzulassungen von E-Fahrzeugen können die EU-Zielvorgaben allerdings auch für Österreich in den kommenden Jahren zur Herausforderung werden. Demnach müssen sowohl auf **europäischer als auch nationaler Ebene Rahmenbedingungen geschaffen werden**, die einen **bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur sicherstellen**.

Zu diesem Zweck braucht es einen dynamischen und flexibel auf räumliche und zeitliche Anforderungen angepassten Förderrahmen. So etwa sollten Förderungen der Ladeinfrastruktur insgesamt national so aufgesetzt werden, dass diese nicht unter die De-minimis-Regelung fallen. Zudem soll der Bedarf für grenzüberschreitende E-Mobilitäts-Infrastruktur weiterhin im Rahmen der TEN-V-Förderung berücksichtigt werden.

Zu Artikel 5 „Stromladeinfrastruktur“

Artikel 5 enthält weitere Bestimmungen zur Gewährleistung der Benutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur. Dazu gehören Bestimmungen über Zahlungsoptionen, Preistransparenz und Verbraucherinformation, nichtdiskriminierende Praktiken, intelligentes Laden und Beschilderungsvorschriften für die Stromversorgung an Ladepunkten. Nach Ansicht von Oesterreichs Energie sind die Bestimmungen im Detail unterschiedlich zu werten.

Die vorgeschlagenen **Neuerungen hinsichtlich einheitlicher Bezahlformen** sind ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Akzeptanz und den Markthochlauf der Elektromobilität. Damit wird das Laden von E-Fahrzeugen wesentlich kundenfreundlicher und einfacher.

Die Erfahrungen im Markt zeigen, dass Ad-hoc-Bezahlung vor allem bei Schnellladestationen genutzt wird, wohingegen bei Ladestationen mit geringeren Leistungen weitestgehend vertragsbasiert geladen wird. Demnach **befürwortet** Oesterreichs Energie den aktuellen **Vorschlag der Kommission vollinhaltlich**. Forderungen nach einer allgemeinen Verpflichtung für Kartenlesegeräte an allen Ladestationen sollten nicht nachgegeben werden, da dies mit erheblichen Kosten ohne relevanten Mehrwert für die Kunden verbunden wäre und letztlich das Laden unnötig verteuern würde.

¹ Berechnung auf Basis Statistik Austria und E-Control „Quartalsbericht Ladestellenverzeichnis Q2 2021“

Klärungsbedarf besteht aus Sicht von Oesterreichs Energie hinsichtlich der Bestimmung des Erfordernisses eines digitalen Displays für die Preisanzeige. Es muss sichergestellt werden, dass die **Anzeige auch auf einem abgesetzten digitalen Display**, d.h. beispielsweise auf einem Mobiltelefon oder im Fahrzeug selbst – **zulässig** ist. Die Aufrüstung der bestehenden Ladeinfrastruktur mit digitalen Displays würde wiederum zu unnötig hohen Kosten führen.

Die vorgesehene **Verpflichtung**, dass an der Ladestelle der **Preis pro Kilometer** angezeigt werden muss, **wird mangels Machbarkeit abgelehnt**. Die Kosten für die Fahrleistung von einem Kilometer hängen stark vom jeweiligen Fahrzeugtyp als auch vom individuellen Fahrverhalten ab. Ladestellenbetreiber **können** einen derartigen Preis demnach schlicht **nicht anzeigen**. Diese **Bestimmung sollte folglich gestrichen** werden.

Zusammenfassend ist anzumerken, dass die rechtlichen **Anforderungen an die Ladeinfrastruktur längerfristig stabil bleiben müssen, um den kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu ermöglichen**.

Artikel 18: Bereitstellung von Daten

In Artikel 18 legt der Verordnungsentwurf fest, dass bestimmte Daten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden müssen. Dazu zählen neben statischen Daten auch dynamische Daten, wie Ad-hoc-Preis oder ob die Infrastruktur zurzeit belegt ist.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Datenbereitstellungsanforderungen nicht einseitig zu Lasten der Betreiber der Infrastruktur geregelt werden, sondern diese können nur im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung inklusive der Fahrzeugseite und Automobilhersteller erfolgen.

Zudem möchten wir nachstehend **aufgrund des sachlichen Zusammenhangs auf zwei Punkte im Vorschlag zur RED III** auch an dieser Stelle hinweisen:

Zu Artikel 20a RED III: Smartes Laden bei privater Ladeinfrastruktur

Weitere Erfolgsfaktoren für die Elektromobilität sind **smartes und bidirektionales Laden bzw. die bidirektionale Kommunikation**. Die Entwicklung dieser Technologie ist allerdings erst dabei, Fahrt aufzunehmen, wonach der Großteil der verfügbaren Fahrzeuge die aktuelle Netzinfrastruktur und auch die bestehende Ladeinfrastruktur die Technologie noch nicht durchgehend und vollständig unterstützen. Aus diesem Grund bedarf es einer Anpassung des Verordnungsvorschlags dahingehend, dass die Verpflichtung auf neu errichtete Ladestationen beschränkt wird. Darüber hinaus empfehlen wir eine Übergangsfrist bis 2027, um auch die bestehende Ladeinfrastruktur zu ertüchtigen.

Zu Artikel 25 RED III: Credit-System

Gemäß Artikel 25 Abs. 2 RED III ist die Einführung eines Credit-Systems vorgesehen, über welches Inverkehrbringer von Kraftstoffen ihre Quotenverpflichtungen im Rahmen der REDII erfüllen können. Es besteht, basierend auf dem aktuellen Vorschlag, Klärungsbedarf in Bezug darauf, wer im Fall der Ladestationen mit „economic operator“ gemeint ist und demnach die Credits zu Beginn erhält: Handelt es sich hierbei um den Betreiber oder den Besitzer der Ladeinfrastruktur oder um den Lieferanten des erneuerbaren Stroms. Zudem ist zu klären, inwieweit die Vorhaben der Kommission mit bereits bestehenden Systemen in Österreich, wie etwa dem ELNA-System beim Umweltbundesamt sowie dem System der Herkunftsnachweise, zusammenwirkt. Es ist jedenfalls auf eine unbürokratische, einfache Abwicklung zu achten. Doppelstrukturen müssen vermieden werden.

Abschließend möchte Oesterreichs Energie zudem noch auf einen weiteren Punkt hinweisen:

EU-rechtliche Regelung der umsatzsteuerlichen Behandlung von Roaming:

Mit der stark wachsenden Popularität der Elektromobilität gewinnt auch der grenzüberschreitende Verkehr mit E-Fahrzeugen immer mehr an Bedeutung. Um den Markthochlauf der Elektromobilität nicht zu bremsen und gleichzeitig das grenzüberschreitende Laden auch steuerrechtlich zukunftsfit zu machen, bedarf es einer auf europäischer Ebene abgestimmten Regelung im Umsatzsteuergesetz analog zum Roaming für elektronisch erbrachte sonstige Leistungen (z. B. bei Telekommunikationsanbietern). Zu diesem Zweck muss die Regelung des EU-One-Stop-Shops (kurz EU-OSS) auch auf Roaming-Umsätze anwendbar gemacht werden, wodurch die umsatzsteuerliche Registrierung im jeweiligen Land, in dem der Roaming-Umsatz erfolgt, entfallen würde.

Oesterreichs Energie fordert demnach eine Klärung und Vereinfachung auf europäischer Ebene.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Dr. Michael Strugl
Präsident



Dr. Barbara Schmidt
Generalsekretärin