



Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE),
Direktorin Magda Kopczyńska

Sven Giegold
Staatssekretär

Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

Postanschrift:
11019 Berlin

Tel. +49 30 18 615-7640
Fax +49 30 18 615-5105

buero-st-gie@bmwk.bund.de

www.bmwk.de

Berlin, 14.11.2024

**Betreff: „Preisangemessenheit“ nach der Verordnung 2023/1804
über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur
Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR-VO)**

Sehr geehrte Frau Direktorin Kopczyńska,

für die klimaneutrale Transformation des Verkehrssektors ist ein schneller Ausbau der Elektromobilität unerlässlich. Hierzu sind auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten zahlreiche wirtschaftspolitische aber auch regulatorische Maßnahmen erforderlich. Für den Erfolg dieser Maßnahmen ist die Akzeptanz der neuen Technologien, Produkte und Dienstleistungen rund um die Elektromobilität zentral. Die schnelle Marktentwicklung für E-Autos ist auch zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der deutschen und europäischen Automobilindustrie mit ihrem großen Zulieferersystem.

Leider häufen sich in Deutschland Medienberichte, die das Preisniveau aber auch die große Preisdifferenz zwischen dem Ad-hoc-Laden an öffentlich zugänglichen Ladesäulen und vertraglichem Laden mit und ohne Roaminggebühren kritisieren. Eine Petition von Bürgerinnen und Bürgern zum gleichen Thema erreichte über 27.000 Unterschriften. Nicht selten ist an ein und derselben Ladesäule ein Preisunterschied von über 100% zwischen dem Ad-hoc-Preis und dem vertragsbasiertem Ladepreis festzustellen.

Für die Verbraucher:innen ist auch ein halbes Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) nicht gesichert, dass sie in jeder Ladesituation einen „angemessenen“ Preis bezahlen. Es ist unklar, nach welchen Maßstäben die zuständigen nationalen Behörden die

Angemessenheit der Ladestrompreise zu bewerten haben. Deutschland ist mit über 130.000 Ladepunkten einer der Vorreiter in der Ladenetzabdeckung und es ist misslich, dass Verbraucher:innen durch das hohe Preisniveau und die erheblichen Preisdiskrepanzen an öffentlich zugänglichen Ladesäulen vom Umstieg auf die Elektromobilität abgeschreckt werden.

Die Auslegung des Begriffs der Angemessenheit ist zweifellos herausfordernd. Mit Inkrafttreten der AFIR hat die Europäische Kommission zwar ein Q&A-Dokument veröffentlicht, dieses liefert mit Blick auf die Preisangemessenheit keine weitergehende Klarheit. Verbraucher:innen, Verbraucher:innenschutzverbände oder etwaige staatliche Behörden, die nach Art. 5 Absatz 6 AFIR unter anderem die Einhaltung angemessener Preise zu überwachen haben, verfügen daher nicht über einen handhabbaren Prüfungsmaßstab.

Das Preisniveau und die Preisunterschiede zwischen den Ladestrompreisen in den Mitgliedstaaten sind auch der Europäischen Kommission über das European Alternative Fuels Observatory bekannt. Die AFIR verbietet zu Recht das Erheben von Roaminggebühren zwischen den Mitgliedstaaten. Verbraucher:innen haben jedoch auch so Schwierigkeiten, die Kosten des elektrischen Ladens im europäischen Ausland zu prognostizieren. Die so entstehende Unsicherheit erschwert das grenzüberschreitende Reisen mit Elektroautos in der EU unnötig und kann viele Menschen davon abhalten, sich in der nächsten Zeit für den Kauf eines Elektroautos zu entscheiden.

Ich wäre Ihnen daher dankbar, wenn Sie insbesondere den Aspekt der Preisangemessenheit weiter bearbeiten und effektive Wege aufzeigen könnten, wie und anhand welcher Kriterien die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten die Angemessenheit von Ladestrompreisen im Einzelfall nachvollziehbar überwachen und überprüfen können. Eine solche einheitliche und EU-rechtskonforme Verwaltungspraxis muss auch im Interesse der Europäischen Kommission liegen. Wir können nicht warten bis Gerichte nach jahrelangen Verfahren für Klarheit sorgen.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Giegold

Table Briefings