



# AFIR

## DIE ZUKUNFT FÜR EINEN NACHHALTIGEN STRASSENVERKEHR IN DER EU

Verkehr und Mobilität sind wesentliche Bestandteile unseres täglichen Lebens, die das Wohlbefinden der europäischen Bürger:innen beeinflussen. Nachhaltige alternative Kraftstoffe und der Ausbau ihrer Infrastruktur, wie z. B. das elektrische Aufladen eines Pkws, spielen eine Schlüsselrolle beim Übergang zu einer erfolgreichen Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Allerdings

kann die Transformation hin zu einem sauberen und nachhaltigen Straßenverkehr nur gelingen, wenn wir die Akzeptanz der Menschen dafür gewinnen. Mit der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) haben wir dazu die Chance. Sie regelt u. a. Aspekte zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Europa.

Im Sommer 2021 brachte die EU-Kommission einen Gesetzgebungsvorschlag auf den Weg, der im EU-Parlament aktuell diskutiert und voraussichtlich im Sommer 2022 umgesetzt wird.

Den Vorschlag der Europäischen Kommission, die Richtlinie in eine Verordnung umzuwandeln, begrüße ich daher ausdrücklich. Verordnungen überschreiben national geltendes Recht und müssen von Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Rechtlich verbindliche Mindestanforderungen an die Mitgliedstaaten werden in der EU die bestmöglichen hohen Standards, u. a. auch beim Bezahlen, gewährleisten. Bis jetzt konnte jeder Mitgliedstaat selbst entscheiden, welche Möglichkeiten zur Bezahlförm beim Laden angeboten werden, da es keine einheitliche EU-Regelung dazu gab. Das wird sich nun ändern. In meinem Änderungsentwurf zum aktuellen Vorschlag der EU-Kommission fordere ich die Möglichkeit zur Kartenzahlung und möchte diese für alle Ladestationen verbindlich in der Gesetzgebung verankern – und zwar europaweit. Dies ist ein zentrales Thema für mich in der AFIR: die benutzungsfreundliche Harmonisierung der Ad-hoc-Zahlungen.

**BÜRGER:INNEN SOLLTEN SO EINFACH WIE MÖGLICH AN EINER LADESTATION LADEN UND MIT DER EIGENEN KREDIT- ODER DEBITKARTE BEZAHLEN KÖNNEN.**

Wir können nicht von allen Bürger:innen erwarten, sich mit Google oder Apple Pay, QR-Codes oder Zahlung per App auszukennen. Dies zeigt sich auch in aktuellen Umfragen der Initiative Deutsche Zahlungssysteme e.V.<sup>1</sup>, des ADAC<sup>2</sup> sowie von Mastercard<sup>3</sup>. Demnach wünscht sich die Mehrheit der Befragten in Deutschland und ausgewählten europäischen Ländern eine einfache Kartenzahlung an der Ladestation. Auch Verbraucherverbände wie der Bundesverband Verbraucherzentrale (vzbv) machen sich für eine verpflichtende Kartenzahlung an E-Ladesäulen

stark. Wir dürfen das nicht ignorieren: Das Laden von Strom sollte so einfach sein wie das Tanken von Benzin!

Eine weitere Untersuchung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur kommt zu dem Ergebnis, dass die Mehrkosten für den Einbau eines Kartenlesegeräts bei hoch ausgelasteten Schnellladern mit einer Betriebsdauer von acht Jahren bei etwa 0,002 Cent pro kWh lägen.<sup>4</sup> Ich denke, dieser Mehrbetrag ist minimal und bezahlbar. Für mich zählt die Prämisse:

**JE BENUTZUNGSFREUNDLICHER DAS LADEN, DESTO HÖHER DIE AKZEPTANZ FÜR DIE ELEKTROMOBILITÄT – UND SOMIT AUCH BESSER FÜR DAS KLIMA UND DIE VERKEHRSEMISSIONEN.**

Alle öffentlich zugänglichen Lade- und Tankstellen sollten auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität vollständig zugänglich sein. Darüber hinaus müssen die Betreiber:innen von Ladestationen verpflichtet werden, den Ad-hoc-Preis in „Preis pro kWh“ vor Beginn eines Ladevorgangs anzuzeigen. Um außerdem ein besseres Management des Stromnetzes zu ermöglichen und letztlich niedrigere Strompreise für die Verbraucher:innen zu bewirken, sollten alle Ladestationen in der Lage sein, intelligent zu laden. Mit intelligentem Laden kann sichergestellt werden, dass das Stromnetz bei Überlastung automatisch heruntergefahren werden kann, ohne zu überladen.

Schließlich bin ich davon überzeugt, dass es für die Verbraucher:innen wichtig ist, die Transparenz und die Qualität der Daten zu verbessern, die von Ladesäulen- und Tankstellen-Betreiber:innen zur Verfügung gestellt werden. Daher sollte die Kommission einen europäischen Zugangspunkt einrichten, der alle nationalen Zugangspunkte miteinander verbindet.



**Ismail Ertug**

*Ismail Ertug ist seit 2009 Mitglied des Europäischen Parlaments. Dort arbeitet er im Verkehrs- sowie im Industrieausschuss an der grünen Transformation des Verkehrsbereichs. 2013 war er bereits Schattenberichterstatter für die Alternative Fuels Infrastructure Directive, die Vorgängerin der AFIR.*

**ZIEL IST ES, EINE EU-APP ODER SCHNITTSTELLE EINZURICHTEN, DIE ES DEN NUTZER:INNEN ERMÖGLICHT, AUF EINE UMFASSENDE EU-WEITE KARTE UND EINEN ROUTENPLANNER ZUGREIFEN, IN DENEN ALLE ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHEN LADE- UND BETANKUNGSSTATIONEN MIT ALLEN WICHTIGEN INFORMATIONEN AUFGELISTET WERDEN.**

<sup>1</sup> Online-repräsentative Befragung von infas quo im Auftrag der Initiative Deutsche Zahlungssysteme unter Kraftfahrzeug-Besitzer:innen ab 18 Jahren von November 2021 in Frankreich, Griechenland, den Niederlanden, Polen, Schweden und Slowenien. <sup>2</sup> Online standardisierte Umfrage der puls Marktforschung GmbH im Auftrag des ADAC unter Fahrer:innen von E-Autos.

<sup>3</sup> Quantitative Studie des Marktforschungsinstituts FTI Consulting im Auftrag von Mastercard unter Befragten aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Polen, Schweden und Spanien. <sup>4</sup> Erhebung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, Januar 2022; bisher unveröffentlicht.