

ElektroMobilitätsClub Österreich e. V. | Im Grenzwinkel 1 | 4060 Leonding

An das  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung II/1  
zHd. Ing. Reiner Reinbrech, MSc MSc  
via Email: [reiner.reinbrech@bmk.gv.at](mailto:reiner.reinbrech@bmk.gv.at)

Datum  
21.09.2021

## Stellungnahme des EMC – ElektroMobilitätsClub Österreich zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Directive 2014/94/EU (AFID)

### Grundsätzliches:

- Der EMC schätzt die Möglichkeit, Kommentare zum EU Verordnungsentwurf abgeben zu können.
- Wir schätzen es sehr, dass die bisherige AFID Richtlinie durch eine bindende Verordnung ersetzt wird, damit die nationalen Umsetzungen beschleunigt werden.
- Unsere Kommentare beschränken sich naturgemäß im Wesentlichen auf PKW und LNF, aber wir begrüßen auch die Bestimmungen zu den anderen Fahrzeugkategorien, zu Schiffen und Luftfahrt.
- Inhaltlich sehen wir wesentliche begrüßenswerte Fortschritte gegenüber der bisherigen AFID Richtlinie, insbesondere in Bezug auf verbindliche Transparenz der Ladetarife vor dem Ladevorgang, dem EU-weiten leichten Zugang zu Ladepunkten und den verbindlichen Bezahlungsmöglichkeiten.
- Auch die Spezifikationen für die Bereitstellung von Daten (Artikel 18 des Entwurfs) adressieren viele unserer bereits in der Vergangenheit dargelegten Wünsche für erhöhte Nutzbarkeit des Ladestellenverzeichnisses (Ladeleistung, ad-hoc Preis, etc.).
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Abhängigkeit der jeweiligen Zulassungszahlen ist ausdrücklich begrüßenswert, allerdings sollten die im folgenden angeführten Übersetzungsfehler dringend korrigiert werden, damit auch PKW-Neuzulassungen adäquat berücksichtigt werden.

## Übersetzungsfehler bzw. Ungenauigkeiten:

- Einige englische Begriffe wurden in der deutschen Fassung unzureichend genau bzw. falsch übersetzt und sollten daher korrigiert werden.
  - Der englische Ausdruck „light-duty vehicles“ umfasst nach unserer Interpretation sowohl Personenkraftwagen (PKW) als auch leichte Nutzfahrzeuge (LNF).
  - In mehreren Instanzen der deutschen Übersetzung des Verordnungsentwurfs wurde jedoch „light-duty vehicles“ lediglich durch leichte Nutzfahrzeuge übersetzt.
  - Das ist insbesondere in den Bestimmungen des verpflichtenden Ladepunkte-Ausbaus (Artikel 3) als auch in den Fortschrittsberichten (Artikel 15 Absatz 4 Buchstabe a) als auch im Anhang I Absatz 1 Buchstabe b ein Problem.
  - Der Ausbau der generellen Ladeinfrastruktur (und die Berichte dazu) haben sich natürlich nach der Summe der PKW und LNF Zulassungen auszurichten. Eine Einschränkung lediglich auf LNF würde den Ausbau der Ladeinfrastruktur maßgeblich bremsen.
  - Diese Übersetzungsfehler sind daher dringend zu korrigieren.
  - Außerdem ist Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe c, ii missverständlich übersetzt. Der englische Ausdruck für den Status der Verfügbarkeit eines Ladepunkts ist „in use / not in use“, eine aus unserer Sicht bessere Übersetzung wäre daher „belegt / frei“.
  
- Strombezugsmöglichkeit als Priorität: Es muss jedenfalls möglich sein, an jedem öffentlichen Ladepunkt auch spontan (ohne Vertragsverhältnis und ohne vorheriges Download von Apps) Strom zu bekommen, wenn ein E-Autofahrer willens ist, dafür zu bezahlen.
  - Die Bestimmungen zu den verpflichtenden Bezahlungsmöglichkeiten in Artikel 5 Absatz 2 adressieren unsere Bedenken für die bessere, länderübergreifende spontane Zugänglichkeit von Ladepunkten.
  - Ergänzend möchten wir anregen, eine Verpflichtung mit aufzunehmen, dass die jeweiligen Ladepunkte-Hotlines ihre Ladepunkte auch remote freischalten können müssen (z.B. nach Angabe von Kreditkartendaten).
  - Die Zahlungsoption via QR-Code (Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a, iii) sollte näher spezifiziert werden. Nach unserer Erfahrung kann eine Spontan-Aufladung per QR-Code zeitlich sehr aufwändig werden. Teilweise ist eine Registrierung inkl. Bestätigung per Email-Inbox notwendig und eine aufwändige Eingabe von persönlichen Daten und Kartennummern. Aus unserer Sicht würde eine z.B. eine erweiterte Formulierung von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a, iii helfen: „Geräte, die eine Internetverbindung nutzen, mit der zum Beispiel ein spezifischer Quick-Response-Code für den Zahlungsvorgang generiert und verwendet werden kann und die eine Freischaltung in max. 1 Minute erlauben;“

- Abrechnung von Aufladungen primär nach Energiemenge
  - Der Entwurf der Verordnung geht aktuell nicht auf Tarifmodelle ein.
  - Allerdings verpflichtet Artikel 5, Absätze 7 und 8 alle öffentlichen Ladepunkte für intelligentes Laden vorbereitet zu sein.
  - Außerdem wird in mehreren Punkten des Verordnungsentwurfs und des Anhangs auf Vehicle-to-Grid Bezug genommen.
  - Beide Faktoren beeinflussen natürlich die Dauer einer aktiven Ladesession, daher erscheint eine Abrechnung primär auf Zeitbasis kein adäquates Tarifmodell mehr zu sein.
  - Außerdem erfordert die Abrechnung primär nach Zeit von Elektroautofahrern, sowohl die technische Ausrüstung ihres Fahrzeuges im Detail zu kennen (z.B. ein-, zwei- oder dreiphasiger Lader) als auch abschätzen zu können, wie sich der aktuelle Akku-Ladestand und die Akku-Temperatur auf die Ladezeit auswirken wird.
  - Wir empfehlen also, auf Basis der obenstehenden Argumente, eine deutliche Präferenz für Tarife, die primär nach Energiemenge (kWh) abrechnen in die Verordnung mit aufzunehmen.
- Technische Anforderungen mit unmittelbarer Wirksamkeit könnten zu Stilllegungen von Ladepunkten führen.
  - Die technischen Anforderungen in Artikel 5 Absätzen 7 und 8 haben unmittelbare Wirksamkeit ab Inkrafttreten der Verordnung.
  - Diese Absätze beziehen sich auf „alle öffentlich zugängliche Ladepunkte“ bzw. „alle öffentlich zugängliche Normalladepunkte“, also auch auf die bereits installierte Basis.
  - Wir begrüßen zwar diese Anforderungen, denken aber, dass aktuell nicht alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte diesen Anforderungen entsprechen.
  - Die unmittelbare Wirksamkeit ohne jeglicher Übergangsfrist könnte daher zu unerwünschten Stilllegungen existierender Ladepunkte führen.
- Fehler in Referenz: Artikel 5 Absatz 3 referenziert sich selbst anstatt auf Absatz 2 zu verweisen.
- Anhang II beinhaltet in vielen Absätzen nicht die entsprechenden technischen Bestimmungen und sollte daher entsprechend ergänzt werden.
  - Beispielsweise sollte Anhang II Absätze 2.1 bis 2.4 mit den entsprechenden technischen Normen wie ISO 15118, OCPP, OCPI, etc. ergänzt werden.

Präsident  
Bernhard Kern

