

## **>STELLUNGNAHME**

### zum Entwurf der Europäischen Kommission für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vom 14. Juli 2021

Berlin/Brüssel, 08.11.2021

Transparenzregisternummer: 1420587986-32

Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) vertritt über 1.500 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit rund 283.000 Beschäftigten wurden 2019 Umsatzerlöse von 123 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 13 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen signifikante Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 62 Prozent, Gas 67 Prozent, Trinkwasser 91 Prozent, Wärme 79 Prozent, Abwasser 45 Prozent. Sie entsorgen jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen durch getrennte Sammlung entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 67 Prozent die höchste Recyclingquote in der Europäischen Union hat. Immer mehr Mitgliedsunternehmen engagieren sich im Breitbandausbau: 203 Unternehmen investieren pro Jahr über 700 Millionen Euro. Beim Breitbandausbau setzen 92 Prozent der Unternehmen auf Glasfaser bis mindestens ins Gebäude. Wir halten Deutschland am Laufen – klimaneutral, leistungsstark, lebenswert. Unser Beitrag für heute und morgen: #Daseinsvorsorge. Unsere Positionen: 2030plus.vku.de.

**Verband kommunaler Unternehmen e.V.** · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin  
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · [info@vku.de](mailto:info@vku.de) · [www.vku.de](http://www.vku.de)

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung seiner Stellungnahme (im Internet) einschließlich der personenbezogenen Daten einverstanden.

Der Prozess der Novellierung der europäischen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU, AFI-Richtlinie, AFID) ist notwendig, um dem technischen Fortschritt in der Entwicklung der Ladeinfrastruktur- und Fahrzeugtechnologien zu folgen. Vor allem der bereits angelaufene Hochlauf der Zulassungszahlen der Elektrofahrzeuge macht es notwendig, jetzt die Weichen für ein europäisches, gut ausgebautes Netz an öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten zu stellen. Die europäische Ladeinfrastruktur soll sicher, zuverlässig und komfortabel sein. Die Preisbildung soll für die Verbraucher transparent und der Zugang zur Ladeinfrastruktur soll für alle europäischen Nutzer einfach, diskriminierungs- und barrierefrei möglich sein.

## Bedeutung des Vorhabens für kommunale Unternehmen

**In Deutschland wurden zum 01.08.21<sup>1</sup> insgesamt 46.174 öffentlich zugängliche Ladepunkte betrieben. Etwa 15 Prozent entfallen auf Schnellladepunkte.** Der Aufbau wird engagiert fortgesetzt, wobei insbesondere die kommunalen Energieversorgungsunternehmen eine Vorreiterrolle eingenommen haben. Sie sorgen in den Städten und in der Fläche für die vertrauensstiftende Basis, auf der die Verbraucher und Gewerbeunternehmen zunehmend die Entscheidung treffen, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu setzen.

**Gleichwohl kommt es nun – sowohl in Deutschland, als auch in ganz Europa – darauf an, den Ladeinfrastrukturaufbau zu forcieren.** Dazu müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die geeignet sind, alle Investorenpotenziale zu aktivieren. Dies kann nur gelingen, wenn die AFIR **größtmöglichen Spielraum für die wettbewerbliche Entwicklung von kundenfreundlichen Betriebs- und Geschäftsmodellen** lässt und den Mitgliedstaaten Vorgaben macht, die den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte die bestmögliche Sicherheit und Planbarkeit ihrer Investitionen garantieren.

---

<sup>1</sup> <https://nationale-leitstelle.de/verstehen/>, abgerufen am 21.09.21.

## Positionen des VKU in Kürze

Der Entwurf der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR oder AFI-Novelle) adressiert viele Aspekte, die für die zeitnahe Entwicklung einer hinreichend ausgebauten und im europäischen Kontext harmonisierten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe betrachtet werden müssen. Mit Blick auf die oben genannten Notwendigkeiten, alle verfügbaren Investorenpotenziale zu erschließen und dafür weitgehende Freiheit für die wettbewerbliche Entwicklung kundenfreundlicher Betriebs- und Geschäftsmodelle zu ermöglichen sowie gleichzeitig den Kunden umfassende Transparenz über die Kosten und Bedingungen der Nutzung der Angebote zu bieten, müssen aus VKU-Sicht folgende Punkte im Entwurf angepasst werden:

- › **Unbestimmte Rechtsbegriffe**, wie etwa die „Übergangsphase“, in der auch fossile Kraftstoffe im Rahmen der Verordnung als alternative Kraftstoffe gelten, müssen konkretisiert werden.
- › Die **Definition des öffentlich zugänglichen Ladepunkts für Elektrofahrzeuge** muss zwischen verschiedenen Anwendungsfällen (use cases) differenzieren und insbesondere für kleine Anbieter Erleichterungen hinsichtlich der technischen Anforderungen ermöglichen.
- › Der Ansatz der Stärkung und Harmonisierung des **Instruments der Nationalen Strategierahmenpläne** geht in die richtige Richtung. Allerdings erscheint insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge der Ansatz einer rein quantitativen und überdies reaktiven Bedarfsermittlung nicht sachgerecht.
- › Der undifferenzierte Regelungsentwurf zu den **Bezahlssystemen an Ladepunkten** über 50 Kilowatt Leistung und insbesondere die Nachrüstverpflichtung für Bestandsangebote schafft hohe Kostenbelastungen, die sich auf die Verbraucherpreise auswirken werden und kann darüber hinaus dazu führen, dass Bestandsangebote reduziert werden.
- › Ein europaweit harmonisiertes **System der zulässigen Preisbestandteile** kann dem angestrebten Ziel der Transparenz für die Verbraucher nur gerecht werden, wenn die Verbraucher die Möglichkeit haben, angebotene Leistungen einfach zu vergleichen. Daher erscheint neben anderen zulässigen Preisbestandteilen die Beschränkung auf den Preis je Mengeneinheit (Liter, Kilowattstunde, Kilogramm) angebracht.

## Stellungnahme

### Zu Artikel 2, Nummer 3c

#### Regelungsvorschlag:

Der Begriff der „Übergangsphase“ während der alternative Kraftstoffe aus fossilen Quellen unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, muss mit Blick auf die Planungssicherheit für Investoren und Betreiber von Infrastrukturangeboten sowie der privaten und gewerblichen Verbraucher zeitlich konkretisiert werden.

#### Begründung:

Es ist richtig, die alternativen Kraftstoffe aus fossilen Quellen unter den Anwendungsbereich der Verordnung zu definieren. Ebenfalls nachvollziehbar ist die offenbar vorliegende Absicht der EU-Kommission, dies mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität nur für einen begrenzten Zeitraum zuzugestehen. Jedoch muss dieser Zeitraum aus VKU-Sicht jetzt schon klar definiert werden, um den Marktteilnehmern und Verbrauchern Planungssicherheit zu geben. Dies ist erstens erforderlich, weil Investitionen in Infrastrukturen üblicherweise langfristig tragfähig sein sollen und zweitens, da die im AFIR-Entwurf genannten alternativen Kraftstoffe auch in Beziehung zu anderen europäischen Gesetzeswerken, wie etwa der „Clean-Vehicles-Directive“ (CVD), stehen.

### Zu Artikel 2, Nummer 38

#### Regelungsvorschlag:

Der VKU regt an, den Mitgliedstaaten im Rahmen der AFI-Novelle eine Vorgabe zu machen, ggf. über eine **De-minimis-Regelung oder ein vergleichbar wirksames Instrument**, zwischen den Anwendungsfällen hinsichtlich der technischen Anforderungen zu differenzieren. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass eine Differenzierung alleine nach der Ladeleistung vermutlich zu kurz greift.

Es sollte aus VKU-Sicht nach dem Grundsatz gelten, dass Ladepunkte, die de facto nicht öffentlich zugänglich sind, auch nicht unter den Anwendungsbereich der Verordnung bzw. der nationalen Regelwerke fallen. Hierbei ist aber **dringend auszuschließen**, dass etwa die Angebote von Einzelhändlern, Möbelhäusern oder ähnlichen aus dem Anwendungsbereich herausfallen. Gemeint sind vielmehr Ferienwohnungen, Arztpraxen, Anwaltskanzleien, Sportvereine oder ähnliches.

### **Begründung:**

Die vorgeschlagene Definition des Begriffs „öffentlich zugänglich“ macht den Mitgliedstaaten keine Vorgaben, zwischen verschiedenen Anwendungsfällen öffentlich zugänglicher Ladepunkte zu differenzieren. In Deutschland war in der Umsetzung der AFID durch die Ladesäulenverordnung eine vergleichbare Regelung in Kraft, die im Zeitablauf deutliche Schwächen offenbart hat. **Sie führte dazu, dass für die „Wallbox“ eines Ferienhausvermieters dieselben technischen und organisatorischen Anforderungen bestehen wie für eine freistehende Ladesäule auf öffentlichem Straßenland oder einen „High Power Charging“ (HPC)-Ladehub an der Autobahn.** Dies führt zur Investitionszurückhaltung im wichtigen Bereich des „Destination-Charging“ (Gastgewerbe, Sportvereine, Arztpraxen etc.). Diese Ladepunkte wären nun gemäß der vorgeschlagenen Definition nach öffentlich zugänglich, de facto ist dies aber nicht der Fall, da die Betreiber den Ladepunkt nur für ihre eigenen Kunden bereithalten.

Zur Investitionszurückhaltung führen vor allem die **Rechtsfolgen**, die beispielsweise für den Vermieter eines Ferienhauses dazu führen, dass er einen großen Teil der technischen und organisatorischen Anforderungen **des Artikels 5 des Verordnungsentwurfs** erfüllen müsste, so, wie sie auch für den Betreiber eines HPC-Schnellladeparks mit Shop und Restaurant auf einer Autobahnraststätte bestehen. Dies schlägt sich schließlich in hohen laufenden Kosten über den Anschaffungspreis der Hardware (Wallbox) hinaus nieder, da der betreffende Anbieter eine Reihe von Dienstleistungsverträgen abschließen müsste.

Der primäre Zweck seiner gewerblichen Tätigkeit ist die Vermietung einer Ferienimmobilie. Die Möglichkeit, dass seine Kunden ihr Auto laden können, ist lediglich ein Add-on, das mit der Hauptleistung in untrennbarer Verbindung steht. Dies könnte beispielsweise ein geeignetes Abgrenzungskriterium sein, nachdem ein derartiges Angebot aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausfällt. Jedoch muss darauf geachtet werden, dass Angebote, die der Natur nach den Betrieb einer Ladeinfrastruktur beinhalten, bei dem diese also mindestens zu einem Nebenzweck der Geschäftstätigkeit werden, im Anwendungsbereich der Verordnung bleiben. Dazu gehören zum Beispiel die Angebote auf Parkplätzen von Einzelhändlern.

### **Zu Artikel 3 Absatz 1a und b**

#### **Regelungsvorschlag:**

Die Mitgliedstaaten sollen ihre nationalen Ausbauziele statt der vorgeschlagenen reaktiven auf der Basis einer vorausschauenden Bedarfsermittlung festlegen, im Rahmen der Berichterstattung zu den Nationalen Strategierahmen regelmäßig überprüfen und wenn notwendig weiterentwickeln.

### **Begründung:**

Die im Verordnungsentwurf vorgeschlagene Ermittlung des Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur weist aus VKU-Sicht zwei wesentliche Schwächen auf, die letztlich den Erfolg der Elektromobilität gefährden können:

- **Die Bedarfsermittlung erfolgt unabhängig vom tatsächlichen Bedarf** auf Basis eines rein quantitativen Kriteriums (1 Kilowatt Ladeleistung je zugelassenem Fahrzeug). Je nach den Umständen in einem Mitgliedstaat kann der tatsächliche Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur darunter oder darüber liegen. Darüber hinaus besteht auf Basis dieses Kriteriums die Möglichkeit, dass die Art der Ladeinfrastruktur (normal/schnell) und deren Verteilung auf verschiedene Anwendungsfälle am Bedarf vorbeigeht und sich letztlich weniger Verbraucher und Unternehmen bereiftinden, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu setzen. Bestehende Potenziale würden also nicht ausgeschöpft.
- **Die hier vorgeschlagene Systematik ist zudem ein reaktiver Ansatz**, der ebenfalls zur Zurückhaltung beim Umstieg auf Elektrofahrzeuge führen kann. Die Lösung des sprichwörtlichen Henne-Ei-Problems liegt darin, die Ladeinfrastruktur vorausschauend auf künftige Bedarfe auszulegen. Die passende Ladeinfrastruktur muss schon vorhanden sein, wenn sich der Verbraucher entscheidet, ein batterieelektrisches Fahrzeug zu kaufen. Der im Verordnungsentwurf gewählte Ansatz wird tendenziell immer zu einer gewissen Unterversorgung führen, da die Ladeinfrastruktur erst aufgebaut wird, wenn die Fahrzeuge bereits zugelassen sind. Darin liegt ein Enttäuschungspotenzial, das ebenfalls dazu führen würde, dass sich weniger potenzielle Nutzer als möglich für ein Elektrofahrzeug entscheiden.

Die Bedarfsermittlung sollte stattdessen auf der Basis von Strukturdaten, Verkehrsflussdaten, Jahresfahrleistungen der verschiedenen Fahrzeugklassen (und damit deren Energiebedarf), sozioökonomischen Daten, bereits bestehenden Ladeinfrastrukturangeboten und vielen weiteren Einflussgrößen erfolgen. Außerdem sind die prognostizierten Absatzzahlen der Automobilhersteller und die Ladetechnologien der abzusetzenden Fahrzeuge relevant.

Das deutsche Bundesverkehrsministerium hat aus solchen Daten das öffentlich verfügbare [StandortTOOL](#) erarbeitet. Dieses visualisiert für das gesamte Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland **in hoher Auflösung die lokalen und regionalen Ladebedarfe** für die Jahre 2022, 2025 und 2030. Zwei Pluspunkte sprechen für diesen Ansatz:

- Potenzielle Investoren für Ladeinfrastrukturangebote sowie kommunale und private Flächeneigentümer können **qualitativ hochwertige Informationen** beziehen und ihre Überlegungen in konkrete Planungen mit Wirtschaftlichkeitsprognosen überführen.

- Die **Wirkung von Förderprogrammen** auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene kann besser gesteuert werden.

Es sollte geprüft werden, ob und wie die Mitgliedstaaten dabei unterstützt werden können, diese Daten zu erheben, zu verarbeiten und wie der Know-how-Transfer befördert werden kann. **Es ist wichtig, die Mitgliedstaaten mit dieser Aufgabe nicht alleine zu lassen**, nur so kann eine gleichmäßig hohe Qualität in der Bedarfsplanung sichergestellt werden.

## Zu Artikel 5 Absatz 2

### Regelungsvorschlag:

Aus VKU-Sicht ist es notwendig, dass im Rahmen der AFIR anstatt konkreter Vorgaben eher Anforderungen an kundenfreundliche Bezahlssysteme definiert werden. Die Ladepunktbetreiber sollten verpflichtet werden, Bezahlssysteme anzubieten, die europaweit verbreitet und niederschwellig benutzbar sind. Dazu gehören aus VKU-Sicht gleichberechtigt und somit auch alternativ möglich die kostenlose Abgabe von Strom, (kontaktlose) Zahlung per Kredit- oder Debitkarte sowie mobilfunkbasierte Lösungen (Smartphone-App oder mobile Webseite).

### Begründung:

**Grundsätzlich gilt, dass zu viel Regulierung** im Detail die Freiheit der Investoren und Betreiber von Ladeinfrastruktur für die wettbewerbliche Entwicklung von Betriebs- und Geschäftsmodellen **einschränkt**. Außerdem begrenzt sie die Möglichkeiten der Betreiber, auf sich ändernde Bedürfnisse der Nutzer angemessen reagieren zu können.

Der VKU hält es für notwendig, dass im Rahmen der AFIR statt konkreter Vorgaben **Anforderungen an kundenfreundliche Bezahlssysteme** definiert werden. Die Ladepunktbetreiber sollten verpflichtet werden, Bezahlssysteme anzubieten, die europaweit verbreitet und niederschwellig benutzbar sind. **Dazu gehören aus unserer Sicht gleichberechtigt und somit auch alternativ möglich die kostenlose Abgabe von Strom, (kontaktlose) Zahlung per Kredit- oder Debitkarte sowie mobilfunkbasierte Lösungen (mobile Webseite)**. Die Entscheidung für eine oder mehrere dieser Möglichkeiten und gegebenenfalls darüberhinausgehende Angebote soll beim Investor oder Betreiber der Ladeinfrastruktur liegen. Er trägt das Risiko und muss deshalb die Möglichkeit haben, den Nutzern niederschwellige und attraktive Angebote zu machen, die sie akzeptieren.

Für die mobilfunkbasierten Lösungen sollte der Grundsatz gelten, dass für die Abwicklung der Zahlung **keine Benutzerkonten bei Dritten** (wie etwa PayPal, GiroPay etc.) **erforderlich** sein dürfen. Die Kredit- oder Lastschriftdaten müssen direkt in der App oder das Web-Interface eingegeben werden können.

Die im Verordnungsentwurf vorgeschlagene Regelung differenziert nicht nach verschiedenen Anwendungsfällen und soll für alle Ladepunkte mit 50 Kilowatt oder mehr Leistung gelten. Es macht aber einen großen Unterschied, ob eine freistehende Ladesäule auf öffentlichem Straßenland oder ein HPC-Schnellladepark mit Nebengelassen, wie einem Shop oder einem Restaurant (vergleichbar mit einer konventionellen Tankstelle), gemeint ist. Im Fall des Schnellladeparks empfiehlt sich der Einsatz von Kartenlesegeräten, da mit einer deutlich höheren Auslastung und höherem Kundenaufkommen zu rechnen ist. Gleichwohl ist es aus Sicht des VKU nicht erforderlich, dies gesetzlich zu fixieren, da die Betreiber diese Entscheidung von sich aus treffen werden.

Der VKU lehnt die vorgeschlagene Regelung deshalb ab. Insbesondere für freistehende Ladesäulen verursacht die Regelung im Verordnungsentwurf hohen Aufwand bei überschaubarem Nutzen. In Deutschland werden je nach Region nur zwei bis fünf Prozent aller Ladevorgänge über den Ad-hoc-Zugang abgewickelt. Nur in diesen wenigen Fällen käme das Prinzip der Kartenzahlung überhaupt in Frage. Demgegenüber stehen Mehrkosten von mehreren hundert Euro je Ladepunkt für die notwendige Hardware (Kartenlesegerät) und deren Integration in das System (Rüstkosten und Software) zuzüglich laufender Kosten für die Bereitstellung der Zahlungsabwicklung. **Noch größer und wirtschaftlich in keiner Weise darstellbar sind die Aufwendungen für die Nachrüstung von Bestandsangeboten, weshalb wir auch diesen Vorschlag entschieden ablehnen.**

Zudem bereitet die vorgeschlagene Lösung ein weiteres Problem, das insbesondere auf die transparente Information der Nutzer über Preise und Bedingungen des bevorstehenden bzw. abgeschlossenen Ladevorgangs wirkt (→ **Artikel 5 Absatz 5 Satz 1**). Die meisten Ladestationen verfügen nicht über ein eingebautes Display, über das Preise und Informationen abgerufen oder angezeigt werden können.

Sowohl die Konditionen für das Ad-hoc-Laden als auch die Abrechnung und Bezahlung des Ladevorgangs finden heute hauptsächlich über ein mobiles Endgerät des Nutzers (Smartphone) statt. Dies ist im Markt etabliert und von den Kunden akzeptiert. Der Ansatz senkt zum einen die Betriebskosten (Vermeidung von Vandalismusschäden an der Ladesäule) und ermöglicht zum anderen ein komfortables Ladeerlebnis von der Preisinformation über Informationen über den aktuellen Ladevorgang bis zur Abrechnung und Bezahlung des Ladevorgangs – übrigens neben anderen Bezahlverfahren auch mit der Kreditkarte. Zudem kann sich der Kunde sofort auch eine Rechnung im PDF-Format anzeigen lassen und diese abspeichern. Im Falle der Kartenzahlung müssten hierfür andere Wege genutzt werden, zum Beispiel die Abrechnung auf dem Kontoauszug oder indem sich der Kunde zusätzlich auf einer Webseite einloggen muss, um dort die Rechnung erhalten zu können.

Der VKU hält es für erforderlich die Akzeptanz für die Nutzung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastrukturangebote und damit die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu fördern, indem **durch die AFIR bestimmte Anforderungen an die Kundenfreundlichkeit für alle Mitgliedstaaten harmonisiert werden**. Dazu gehören die oben definierten Mindestanforderungen an kundenfreundliche Bezahlverfahren. Ebenso wichtig ist aus unserer

Sicht, **gegenüber dem Nutzer transparent über Preise und Bedingungen zu kommunizieren**. Die Nutzer müssen die Möglichkeit haben, sich über alle Preisbestandteile eines bevorstehenden Ladevorgangs zu informieren. So können sie die ungefähren Kosten kalkulieren und Preise verschiedener Anbieter vergleichen.

Solange dies im Grundsatz gewährleistet ist, erscheinen **detaillierte Regelungen zur Umsetzung dieser Anforderungen nicht erforderlich**. Die heute etablierte und von den Nutzern akzeptierte Praxis ist die Anzeige der Preise und ihrer Bestandteile in digitaler Form auf mobilen Endgeräten (Smartphones) der Nutzer. Zukünftig wird das sogenannte Plug-and-Charge-Verfahren eingeführt werden, das derzeit Gegenstand der Überarbeitung der Kommunikationsnorm ISO 15118 ist. Damit wird die Anzeige der Preise auch auf einem Display im Fahrzeug selbst relevant werden. Aber auch die Anzeige auf zentralen Displays oder in anderer geeigneter Weise kann in zukünftigen Geschäftsmodellen relevant werden. Der VKU spricht sich ausdrücklich für eine **ansatz- und technologieoffene Regulierung** aus, wie sie in dieser Frage im Verordnungsentwurf angelegt ist.

## Zu Artikel 5 Absatz 5 Satz 2

### Regelungsvorschlag:

Der Arbeitspreis muss in Euro pro Kilowattstunde angegeben werden.

### Begründung:

**Im Rahmen der europäischen Regulierung sollten zulässige Preisbestandteile für das Ad-hoc-Laden definiert werden.** Dazu gehören aus unserer Sicht **der Arbeitspreis je Kilowattstunde**, fixe Preisbestandteile sowie zusätzliche Kosten, wenn etwa der Ladepunkt länger als nötig blockiert wird. Hinzu können die Kosten für Serviceleistungen kommen, etwa für die Reservierung eines Ladepunkts oder eines Zeitfensters. Außerdem sollten dynamische Preise, zum Beispiel in Abhängigkeit von der momentanen Auslastung der Ladeinfrastruktur, dem momentanen Strompreis oder nach der Tageszeit, möglich sein.

Vor allem aber erscheint die Anforderung, den Arbeitspreis anzugeben, als die einzige, die dem Nutzer niederschwellig ermöglicht, Angebote zu vergleichen. In Deutschland ist die Angabe des Arbeitspreises verpflichtend. Die im Verordnungsvorschlag angeführten Möglichkeiten der Angabe von Fixpreisen je Ladevorgang oder zeitabhängigen Tarifen sind laut Umfragen unserer Mitgliedsunternehmen die bei den Nutzern unbeliebtesten Preismodelle. Der Grund ist vor allem, dass der Kunde keine Information darüber bekommt, wieviel Energie er schlussendlich für den aufgerufenen Preis erhält. Eine transparente Information des Verbrauchers ist auf diese Weise nicht möglich.

**Bei Rückfragen oder Anmerkungen stehen Ihnen zur Verfügung:**

**Alexander Pehling**

Fachgebietsleiter Elektromobilität und  
Speichertechnologien  
Abteilung Energiewirtschaft

Telefon: +49 30 58580-383

E-Mail: [pehling@vku.de](mailto:pehling@vku.de)

**Simon Kessel**

Referent für Digitales und Mobilität  
VKU Büro Brüssel

Telefon +49 170 8580 125

E-Mail: [kessel@vku.de](mailto:kessel@vku.de)