

Stellungnahme

zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission
„Alternatives Fuels Infrastructure Regulation“ (AFIR)

Unsere Zeichen

AZ DK: ZA-KG-ZV

AZ DSGVO: 4441

Kontakt: Reimer Herda

Telefon: +49 30 20225- 55 41

Telefax: +49 30 20225- 57 05

E-Mail: reimer.herda@dsgv.de

Berlin, 25.08.2021

Federführer:

Deutscher Sparkassen- und Giroverband e. V.

Charlottenstraße 47 | 10117 Berlin

Telefon: +49 30 20225-0

Telefax: +49 30 20225-250

www.die-deutsche-kreditwirtschaft.de

Die Deutsche Kreditwirtschaft begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR). Eine Voraussetzung, dass Nutzer mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge kaufen, ist deren Wissen, diese Fahrzeuge überall in der EU ohne Probleme und Überraschungen nutzen zu können. Einheitliche Zahlungsmöglichkeiten sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung – sie sorgen dafür, dass die Nutzer nicht vor den Lade- oder Tankstellen festsitzen und immer eine gängige und leicht zu handhabende Zahlungsmöglichkeit zur Verfügung haben. Wie die Konsultation der Europäischen Kommission ergab, hatten bislang die Mehrzahl der Nutzer Probleme beim Bezahlen. Dies zeigt deutlich, dass die bisherige Richtlinie hier starke Schwächen hatte. Der Verordnungsvorschlag trägt diesem Umstand Rechnung, indem er vorsieht, dass Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestationen und Tankstellen den Endnutzern die Möglichkeit geben müssen, ihr Fahrzeug mit einem in der EU weit verbreiteten Zahlungsinstrument aufzuladen bzw. betanken zu können. Er folgt damit der Logik, dass wie beim Fahrzeug mit Verbrennungsantrieb es auch für Nutzer von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen Standard sein muss, jede Tankstelle nutzen zu können. Denn geringe Barriere schafft hohe Akzeptanz.

Der standardmäßige Einsatz der gängigen Kartenzahlssysteme (Debit- und Kreditkarten) ist hier der richtige Weg. Dies belegen die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation zur Alternative Fuel Infrastructure Directive (AFID) vom 06. April 2020 bis 29. Juni 2020. Der Großteil der antwortenden Stakeholder hatte sich hier für die Kartenzahlung als Hauptzahlungsart ausgesprochen. Dies ist nicht weiter verwunderlich, da Zahlung über Bankkarten (Debit- und Kreditkarten) die meistgenutzte Zahlungsart in der EU ist. Insgesamt gibt es in der EU per 31.12.2020 rund 585 Mio. ausgegebene Debit- und rund 113 Mio. ausgegebene Kreditkarten¹. Laut EZB-Zählweise gab es 609 Mio. Zahlungskarten ohne E-Money-Funktion². Die Kartenzahlung hat sich aus Verbrauchersicht bewährt und ist im Einsatz sicher und einfach. Als Zahlungsmittel sind sie topmodern und akzeptiert. Die Zahlungsbeträge können auf den Displays der Terminals angezeigt werden, und die Zahlungsdaten werden auf den Kontoauszügen dokumentiert (verfügbar im Online-Banking und/oder über herkömmliche Kanäle). Kontaktloses Zahlen eröffnet zudem die Nutzung modernster, Smartphone basierter Zahlungslösungen. Zahlkartenmodule – mit oder ohne PIN-Pad – sind praxiserprobt. Sie werden – zu überschaubaren Kosten – tausendfach u. a. im Einzelhandel, in der Gastronomie und im ÖPNV verwendet. Dadurch halten sie jederzeit auch den Kostenvergleich mit alternativen, oftmals aufwendigen und kostenintensiven Spezialsystemen, stand.

Nicht zielführend ist aus unserer Sicht hingegen, die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Ad-hoc-Zahlung bei Ladesäulen mit gleich und mehr als 50 kW sowie weniger als 50 kW. Diese Unterscheidung konterkariert das Ziel der Verordnung im Bereich der Zahlung für Einheitlichkeit zu sorgen und dem Nutzer leichten Zugang zu Ladesäulen zu geben. Zudem führt es zu einem Flickenteppich. Der Verbraucher erwartet die selbe Zahlungsart an jeder Säule. Einheitlichkeit bedeutet Verlässlichkeit: Egal wo, man kann immer, mit dem selben Zahlungsinstrument zahlen.

Internetbasierte Zahlungsmethoden – wie z. B. über QR-Code – sollten nur eine Ergänzung darstellen, aber keine Alternative zur Möglichkeit der Kartenzahlung sein. Diese sind weder in Deutschland noch in der EU weit verbreitet. Solche Systeme haben zudem eine größere Fehleranfälligkeit. Damit sie funktionieren, muss der Verbraucher sowohl über ein geladenes als auch funktionsfähiges Endgerät sowie eine Funkverbindung und über das notwendige Datenvolumen verfügen. Handelt es sich dabei um Kombinationen mit Apps, muss die jeweilige App auf dem kundeneigenen mobilen Endgerät/Smartphone installiert und ein Zahlungsmittel hinterlegt werden. Solche Systeme müssen – besonders in Außenbereichen – vor Phishing und anderen Betrugsszenarien geschützt werden. Eine repräsentative

¹ Zahlungsverkehrstatistik der Deutschen Bundesbank für 2020; ohne Großbritannien; noch nicht veröffentlicht

² Statistik der Europäischen Zentralbank zum 31.12.2020; veröffentlicht unter www.ecb.europa.eu/press/pr/stats/paysec/html/ecb.pis2020~5d0ea9dfa5.en.html

Umfrage von infas quo³ aus dem Jahr 2021 hat ergeben, dass nur 5 Prozent der Verbraucher das Bezahlen durch Scannen eines QR-Codes mit dem Smartphone und Eingabe ihrer Zahlungsdaten über eine mobile Website präferieren würden.

Speziell für QR-Code Lösungen in Deutschland und Europa gilt zudem, dass diese nur vereinzelt im Einsatz sind. Sie sind wenig erprobt und müssen ggf. von den Ladesäulenbetreibern erst eingerichtet werden. Sie entsprechen damit nicht dem Ansatz der Verordnung, dass Ad-hoc-Zahlungen mittels eines weitverbreitenden Zahlungsinstruments möglich sein müssen. Dort wo sie eingesetzt wurden, waren sie seit Mitte 2017 einer der beliebtesten Wege, um die Anforderungen der AFID zu erfüllen, den Verbrauchern einen Ad-hoc Zugang ohne Vertragsbindung zu ermöglichen. Doch erklärten 92 Prozent der auf die öffentliche Konsultation der Europäischen Kommission Antwortenden, dass sie Probleme beim Zahlen hatten. Auch eine Umfrage des ADAC aus 2018⁴ zeigt, dass Ad-hoc-Laden, das Laden also ohne spezielle Zugangsberechtigung, in 23 Prozent der Fälle nicht möglich war.

Aus unserer Sicht ist die Kostenfrage in diesem Zusammenhang keine schlagende. Im Markt um Kartenterminals gib es einen Wettbewerb und eine Diversifizierung von Lösungen (man kann alle möglichen Konstellationen und Terminaltypen beziehen). Es gibt Anbieter, wie Sanifair, oder Automatenbetreiber, die sich trotz Kleinbeträgen für Kartenmodule entschieden haben und für sich unter den schon heute gegebenen Marktbedingungen für eine Kartenakzeptanz, selbst bei kleinen Zahlungsbeträgen, entschieden haben. Auch nehmen wir die stark zunehmende Nachfrage nach Kartenterminals – in ihren verschiedenen Ausprägungen – war. So ist die Akzeptanz von Kartenzahlungen bereits zu einem Preis ab 200 Euro pro Ladesäule zu realisieren. Eine ausschließliche Fokussierung auf die Kosten lässt zudem außer Acht, dass mit Kartenakzeptanz auch die Nutzerfreundlichkeit durch den verbesserten Zugang steigt. Dies führt zu einer deutlich höheren Nutzung, mehr Ladevorgängen und verbessert das Image der Elektromobilität. Unseres Erachtens würden mit der Akzeptanz der Kartenzahlung die Infrastrukturkosten je Ladesäule in einer Vollkostenbetrachtung dann sogar sinken. Darüber hinaus gibt es auch den Ansatz von mehreren Ladesäulen mit einem Bezahlpunkt, so dass nicht zwingend für jede Ladesäule ein Terminal nötig ist – gleiches sehen wir heute bei konventionellen Tankstellen.

Dass die Bestimmungen für Ladesäulen mit gleich und mehr als 50 kW erst ab dem 1. Januar 2027 gelten sollen ist aus unserer Sicht unverständlich. Die Weichen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur werden jetzt gestellt. Dass die Bestimmungen erst dann gelten sollen, birgt die Gefahr, dass die bis dahin aufgestellten Ladesäulen zu gestrandeten Vermögenswerten werden. Wir regen daher an, die Bestimmungen auf den 1. Juli 2023 vorzuziehen, so dass dies auch mit der deutschen Verordnung im Einklang steht. Es ist keinem Verbraucher und keinem Anbieter geholfen, wenn es Ladesäulen gibt, die von niemanden genutzt werden. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt festgestellt würde, dass eine flächendeckende Debit- und Kreditkartenakzeptanz sinnvoll wäre, lägen die Kosten für eine Umrüstung erheblich über dem Zusatz-aufwand beim neuen Aufstellen einer Ladesäule (Kosten der Umrüstung, insbesondere der konkreten handwerklichen Tätigkeit an einer bereits aufgestellten Ladesäule vor Ort, liegen im Bereich zwischen 1.000-2.000 Euro, demgegenüber ist der Verbau der Kartenakzeptanz von Anfang an ab 200 Euro möglich).

³ Umfrage „Elektro-Mobilität 2021“ im Auftrag der EURO Kartensysteme, Juni 2021

⁴ Umfrage „E-Ladesäulen im Test“ im Auftrag des ADAC, Mai 2018