

# Newsletter

April – Mai 2021

---

I.	<b>Harmonisierung der Bezahlssysteme an Ladesäulen</b> .....	1
	Und Europa? .....	1
	ERH-Sonderbericht über „Elektrische Ladeinfrastruktur“ .....	2
II.	<b>EU Road Safety Policy-Framework 2021-2030</b> .....	2
III.	<b>TRAN: Meinungsaustausch mit DG GROW zum Tourismus im Sommer</b> .....	3
IV.	<b>TRAN: Austausch mit Kommissarin Adina Vălean</b> .....	4
V.	<b>Kalender</b> .....	5



## Harmonisierung der Bezahlssysteme an Ladesäulen

---

Diskutiert man heute mit Verbraucherinnen und Verbrauchern über die praktische Umsetzung von Elektromobilität kommt man eher früher als später auf das bestehende Problem der Ladeinfrastruktur und auch des Ladevorgangs zu sprechen. Jene Verbraucherinnen und Verbraucher, die bereits ein Elektrofahrzeug besitzen kritisieren vor allem eines: das Bezahlssystem. Der klare Appell: Es muss schnell einfacher werden, ohne Vertrag, ohne Ladekarte oder Smartphone-Anwendung eines Betreibers an einer öffentlich zugänglichen Ladesäule Strom zu tanken und zu bezahlen. Dieses Ziel sollte eigentlich die Novelle der deutschen Ladesäulenverordnung erreichen, an der die deutsche Bundesregierung schon länger arbeitet und bereits in der zweiten Mai-Woche verabschiedet werden soll. Hintergrund ist Paragraf 4 der novellierten Ladesäulenverordnung in der Fassung für die Kabinettsabstimmung. Er sieht vor, dass neu in Betrieb genommene Ladesäulen von Juli 2023 an spontanen Stromtankern zwei Bezahlmöglichkeiten bieten: einen bargeldlosen Bezahlvorgang über internetbasierte Bezahlmethoden und zusätzlich kontaktloses Zahlen mit Debit- oder Kreditkarten, wie es inzwischen auch an Supermarktkassen oder im Einzelhandel möglich ist – wobei Verbraucher entsprechende Karten vor ein Lesegerät halten. Die bisherige Verordnung stellt es Ladesäulenbetreibern dagegen frei, ob sie ausschließlich internetbasierte Bezahlmethoden anbieten oder auch Kartenzahlungen akzeptieren. Diese Vorgabe stößt bei Wirtschaftsverbänden auf breite Kritik: So kritisierten erst kürzlich der Verband der Automobilindustrie (VDA), der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) und der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI), dass diese Vorgabe den Ausbau des Ladenetzes um Jahre zurückwerfen und erheblich verteuern würde. Die Säulen würden damit erheblich im Preis

steigen, was letztlich auch auf Kundinnen und Kunden umgelegt werden müsste. Stattdessen machen sich die Verbände für mobiles Bezahlen per Smartphone stark. Das sei benutzerfreundlich, zukunftsfähig und europäisch anschlussfähig. Dies war im September von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier und Verkehrsminister Andreas Scheuer in Rücksprache mit Wirtschaftsvertretern auch so vereinbart worden. Doch diese gemeinsame Linie wurde nun schlicht aufgekündigt.

Der deutsche Automobilclub ADAC vertritt hingegen eher die aktuelle Position der Bundesregierung: Nach Auffassung des Automobilclubs seien die von den Betreibern angebotenen Lösungen mittels QR-Code-Scan und App-Downloads unnötig kompliziert oder funktionierten oft nicht zuverlässig. Daneben seien die Spontan-Tarife meist deutlich teurer als das Laden mit einem Vertrag. So müssten E-Autofahrerinnen und E-Autofahrer in einem undurchsichtigen Tarifiedschungel aus knapp 400 Tarifen, nach günstigen Angeboten suchen und Ladeverträge abschließen. Deshalb müsse es nicht nur eine bessere Preistransparenz an den Ladesäulen geben, sondern auch ein einfaches Bezahlen mittels Giro- und Kreditkarten an Kartenlesegeräten.

### Und Europa?

Auch wenn es nur um deutsche Regulierungen und Vorgaben geht, hat diese Diskussion auch eine erhebliche europäische Dimension, die kaum Beachtung findet. Bereits national stehen Verbraucherinnen und Verbraucher vor enormen Herausforderungen beim Laden, wie die Diskussion veranschaulicht. Noch viel komplizierter wird es jedoch, wenn man europäisch reisen mit einem E-Fahrzeug reisen möchte. Die besten nationalen Systeme und Vereinheitlichungen bringen nichts, wenn sie nicht europäisch gedacht werden. Es braucht keine nationalen Alleingänge, sondern verbindliche europäische Vorgaben, dass Anbieter dazu verpflichtet Ladesysteme kompatibel und anschlussfähig zu machen. Nur wenn der Ladevorgang so einfach wie das

Tanken von Verbrennern wird, wird Elektromobilität in Europa funktionieren. Giro- und Kreditkarten sind global anerkannte und weit verbreitete Zahlungsmittel, die durch neue Ansätze, wie der Nutzung der NFC-Schnittstelle am Smartphone (z. B. bei Google Pay oder Apple Pay) auch noch viele Jahre oder Jahrzehnte vorhanden sein werden. Was es braucht ist ein Mix aus jetzt verfügbaren, funktionierenden Lösungen und Lösungen, die auf lange Sicht zukunftsfähig sind. Da europäisch reisende Verbraucherinnen und Verbraucher eher selten vorab Verträge abschließen, muss zudem sichergestellt sein, dass Ladepreise für Spontanlader nicht unangemessen höher sind als mit Ladevertrag. Höhere Preise würden dann vor allem ausländische Fahrerinnen und Fahrer diskriminieren.

### **ERH-Sonderbericht über „Elektrische Ladeinfrastruktur“**

In einem kürzlich veröffentlichten Sonderbericht zur elektrischen Ladeinfrastruktur in Europa, stellte der Europäischen Rechnungshof (ERH) fest, dass die EU noch weit davon entfernt ist, ihr Ziel von 1 Million Ladepunkten bis 2025 zu erreichen. Es fehle ein übergreifender strategischer Fahrplan für die E-Mobilität.

Ziel der Prüfung war es, die Wirksamkeit der Unterstützung der Kommission für den Aufbau einer EU-weiten öffentlich zugänglichen Infrastruktur zum Laden von Elektrofahrzeugen zu ermitteln.

Der ERH stellte fest, dass trotz Erfolgen wie der Förderung einer gemeinsamen EU-Steckernorm und der Verbesserung des Zugangs zu verschiedenen Ladenetzen weiterhin Hindernisse für die Fahrt mit Elektrofahrzeugen in der EU bestehen. Die Verfügbarkeit von Ladestationen variiert von Land zu Land, die Bezahlssysteme sind nicht mit Mindestanforderungen harmonisiert und es gibt unzureichende Informationen für die Nutzer. In Ermangelung einer umfassenden Analyse der Infrastrukturlücke war die Kommission nicht in der Lage, sicherzustellen, dass die EU-Finanzierung dort ankommt, wo sie am

dringendsten benötigt wird. Die EU ist noch weit von ihrem Green-Deal-Ziel von 1 Million Ladepunkten bis 2025 entfernt, und es fehlt ein übergreifender strategischer Fahrplan für Elektromobilität.

#### Weitere Links:

- [FAZ: Einfacher zahlen an der Ladesäule](#)
- [ERH-Sonderbericht über „Elektrische Ladeinfrastruktur“](#)

### **EU Road Safety Policy-Framework 2021-2030**

Am 14. April stellte Elena Kountoura (GUE/NGL, Griechenland) die neue mittelfristigen Strategie der EU für die Straßenverkehrssicherheit, dem sogenannten EU Road Safety Policy Framework 2021-2030, im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (TRAN) vor. Der Berichtsentwurf befasst sich mit der Frage, wie die EU die Strategie und ihren „Safe System“-Ansatz auf EU-Ebene umsetzen will, indem sie für sichere Fahrzeuge, sichere Infrastruktur und sichere Straßennutzung sorgt, und formuliert Empfehlungen.

In ihrer Präsentation betonte Kountoura, dass das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 um 50 Prozent zu reduzieren, erreicht werden kann, wenn der politische Wille vorhanden ist. Sie betonte, wie wichtig es ist, die Geschwindigkeit in städtischen Gebieten auf maximal 30 km/h zu reduzieren, um Fahrer und gefährdete Verkehrsteilnehmer zu schützen. Sie verteidigte eine Null-Toleranz-Politik gegenüber Alkohol am Steuer und forderte einen geeigneten Durchsetzungsmechanismus auf EU-Ebene für grenzüberschreitende Verstöße. Die Berichterstatterin erinnerte daran, dass es von entscheidender Bedeutung ist, die Infrastruktur zu bewerten und Investitionen an den am meisten gefährdeten Stellen des Netzes zu priorisieren. Sie sprach sich nachdrücklich für eine künftige EU-Agentur für Straßenverkehrssicherheit aus, die die

Bemühungen der Mitgliedstaaten koordinieren und unterstützen sowie Daten sammeln könnte. In der anschließenden Diskussion forderten die TRAN-Mitglieder, dass die Sicherheit im Straßenverkehr über Mindestsicherheitsstandards und die Einführung neuer Technologien für den Datenaustausch in Zukunft ein integraler Bestandteil der Infrastrukturpläne sein sollte. Die Abgeordneten betonten auch, wie wichtig es ist, in die Früherziehung von Fahrern zu investieren und das Thema Verkehrssicherheit im Hinblick auf neue Mobilitätstrends anzugehen.

Weitere Links:

- [Berichtsentwurf: EU Road Safety Policy-Framework 2021-2030](#)

## TRAN: Meinungsaustausch mit DG GROW zum Tourismus im Sommer

Am 15. April gab es im parlamentarischen Verkehrsausschuss (TRAN) einen Meinungsaustausch mit der Generaldirektorin der GD GROW, Kerstin Jorna, über die Situation des EU-Tourismus-Ökosystems nach 12 Monaten COVID-19-Krise und die Aussichten für die Sommersaison 2021.

Es wurde noch einmal seitens der Kommission betont, dass Tourismus eines der 14 industriellen Ökosysteme der EU ist, welches am meisten gelitten hat. So sank die Zahl der Flugpassagiere im März um 89 Prozent, und die Zahl der Flugrouten schrumpfte erheblich. Reisebüros und Reiseveranstalter sehen sich mit starken Umsatzeinbußen konfrontiert, während die Kosten weiter steigen. Die Fluggesellschaften, Kurzzeitautovermietungen, Reisebusse, das Gastgewerbe, Messen, Themenparks, Musikfestivals und Museen leiden ebenfalls. Positiv zu vermerken ist, dass es dem Land-, Natur- und Inlandstourismus in letzter Zeit gut geht. Viele Europäer beabsichtigen, mehr Geld für Reisen auszugeben.

Der am 17. März angenommene Vorschlag zum Digitalen Grünen Zertifikat ist eine der Maßnahmen, die dazu beitragen könnten, einen

EU-Rahmen für die Wiederaufnahme des sicheren Reisens in diesem Sommer zu schaffen. Das Zertifikat muss interoperabel und sicher sein, die gleichen Informationen enthalten und somit von allen Mitgliedsstaaten akzeptiert werden. Es wird erhebliche Vorbereitungsarbeiten der nationalen Behörden der Mitgliedstaaten erfordern. Das EU-Notfallunterstützungsinstrument kann für diese Vorbereitungen genutzt werden. Eine solche Bescheinigung ist auch für die schrittweise Rückkehr von internationalen Reisenden wichtig. Die laufenden Arbeiten zur Einführung eines freiwilligen EU-Sanitarsiegels für das Gastgewerbe sollen im Mai abgeschlossen werden. Es wird gemeinsame Regeln für Hygieneprotokolle vorsehen und damit ein gewisses Maß an Vertrauen für Reisende schaffen, die diese Unterkünfte nutzen.

Die Kommission wird Ende April ein Update zur Industriestrategie veröffentlichen, in dem das Ökosystem Tourismus als eines von 14 Industrieökosystemen enthalten ist.

Die TRAN-Mitglieder tauschten sich aktiv über verschiedene aktuelle Themen aus, wie z.B. die Auswirkungen der Pandemie auf das gesamte Ökosystem der Tourismusindustrie, das Digital Green Certificate, den Zugang zu EU-Fördermitteln für den Tourismus und zukünftige Trends innerhalb des Sektors. Insgesamt lautete die Hauptbotschaft der Mitglieder, alles zu tun, um eine Rückkehr zur Situation von vor einem Jahr zu vermeiden, als ein völliger Mangel an Koordination zwischen den Mitgliedstaaten zu einem Flickenteppich von oft inkompatiblen Maßnahmen führte, die der Sache des Tourismus und der Reisefreiheit der EU-Bürger überhaupt nicht dienlich waren. Die Mitglieder erwarten von der Kommission, dass sie eine aktive Rolle bei der Koordinierung horizontaler Maßnahmen spielt und eine führende Rolle bei der Unterstützung durch EU-Mittel übernimmt.

Jorna wies darauf hin, dass die Online-Leitlinien für die EU-Förderung im Mai fertig sein werden, die in einer zugänglichen, leicht verständlichen Weise verfasst sind. Die antragstellenden Unternehmen werden zunächst gebeten,

festzustellen, in welche Kategorie sie fallen und wonach sie suchen, um sie besser leiten zu können. Die nächste Gelegenheit für TRAN, zukünftige Maßnahmen für den Tourismussektor zu diskutieren, ergibt sich im Mai, wenn Kommissar Breton bei der Vorstellung der aktualisierten Industriestrategie zu hören sein wird.

Weitere Links:

- [TRAN-Pressemitteilung](#)

## TRAN: Austausch mit Kommissarin Adina Vălean

Am 15. April führte der parlamentarische Verkehrsausschuss außerdem einen Austausch mit Verkehrskommissarin Adina Vălean, die sich auf die Umsetzung des Arbeitsprogramms der Kommission für 2021, den allgemeinen Stand der Gesetzgebung im Zuständigkeitsbereich der Kommissarin und die Vorstellung der Arbeit der Kommission an den anstehenden Gesetzgebungsakten konzentrierte. Die Kommissarin skizzierte zunächst die schwerwiegenden Auswirkungen der Krise auf den Verkehrssektor und das breitere Ökosystem des Reise- und Tourismussektors, das nun in sein zweites Jahr der Pandemie geht. Eingeschränkte Mobilität führt zu schrumpfender Wirtschaftstätigkeit und dem Verlust von Grundfreiheiten. Sie erinnerte daran, dass die EU alle Verkehrssektoren mit Notfallmaßnahmen unterstützt hat. Dem Luftfahrtsektor wurde Hilfe zuteil. Den Verkehrsunternehmen wurde ein flexibler Rahmen für staatliche Beihilfen gewährt, und die EU der nächsten Generation bietet den Mitgliedsstaaten eine historische Chance, über nationale RRF-Pläne in ein modernes Verkehrssystem zu investieren. Mit Blick auf Legislativvorschläge im aktuellen Jahr 2021 erwähnte Kommissarin Vălean vor allem das anstehende Fit-for-55-Paket, mit einer Reihe von Vorschlägen zur Umsetzung des Ziels mindestens 55 Prozent Emissionsreduzierung bis 2030 zu erreichen, darunter Initiativen für alternative Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr,

die Überarbeitung der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) und eine Reform des Emissionshandelssystems, welches dann erstmals auch den Verkehr einschließen wird. Außerdem wird es eine Überarbeitung des Pakets zur städtischen Mobilität von 2013 geben.

Im kommenden Jahr 2022 wird vor allem die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität im Fokus stehen. Es wird eine Überarbeitung des Rechtsrahmens für den intermodalen Verkehr, sowie einen EU-Rahmen für die harmonisierte Messung von Verkehrs- und Logistikemissionen geben. Außerdem wird die Kommission einen Vorschlag für einen europäischen Mobilitätsdatenraum machen. Auch die Führerscheintrichtlinie soll aktualisiert werden, um der technologischen Innovation Rechnung zu tragen.

Die TRAN-Mitglieder beteiligten sich an einer aktiven Debatte und wiesen auf die Bereiche hin, in denen mehr Arbeit und Engagement seitens der Kommission erforderlich ist. Handlungsbedarf besteht noch bei der Einführung eines multimodalen grenzüberschreitenden Fahrscheinsystems. Mehrere Abgeordnete sprachen die Notwendigkeit an, die sozialen Rechte der Beschäftigten im Verkehrswesen zu stärken. Die anstehende Reform des Emissionshandelssystems ist ein sensibler Bereich, in dem mehrere Mitglieder ihre Besorgnis über die Pläne zum Ausdruck brachten, den Seeverkehr oder möglicherweise sogar den Straßenverkehr in das ETS aufzunehmen.

Weitere Links:

- [TRAN-Pressemitteilung](#)

### Sitzungsdaten

#### Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 03/06/2021

Rat für Wettbewerb 27/05/2021

Rat für Justiz und Inneres 07/06/2021

Rat für Umwelt 21/06/2021

Plenum 17-20/05/2021 (Agenda)

#### Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 26-27/05/2021 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 27/05/2021 (Agenda, tba)

Justiz / Inneres (LIBE) 26-27/05/2021 (Agenda, tba)

Verkehr (TRAN) 25/05/2021 (Agenda, tba)