

Prüfung, ob Preisen an Ladesäulen für Elektroautos gegen europäisches Wettbewerbsrecht verstoßen

Sehr geehrte Frau Wettbewerbskommissarin Vestager, sehr geehrter Verkehrskommissarin Välean,

Medien berichten über stark steigende Preise für das Laden elektrischer Autos an öffentlichen Ladesäulen, die ich aus eigener Erfahrung bestätigen kann. Die Preisgestaltung wirft aus mehreren Gründen Fragen auf.

Aktuell erheben führenden Betreiber der Ladeinfrastruktur hohe Adhoc-Preise im Vergleich zu Preisen, die sie für Festkunden erheben. In Deutschland tun das zum Beispiel die Anbieter EnBW und EWEGo. Während der Adhoc-Preis bei 79 Cent pro kWh liegt, kostet die gleiche kWh in der eigenen App 20 Cent weniger. Bei EnBW beträgt der Adhoc-Preis rund 90 Cent pro kWh. Durch Download der App liegt er bei 59 Cent pro kWh. Von App zu AdHoc handelt es sich also um einen Preisaufschlag von 50 Prozent.

Die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFIR) schreibt vor: „Die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechneten Preise müssen angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein“. Weiter dürfen die Preise „nicht zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern oder zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern diskriminieren“. Als Ausnahme lässt AFIR eine Differenzierung des Preisniveaus zu, „wenn die Differenzierung verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist“. Ein 50 Prozent Aufschlag lässt Fragen aufkommen, ob das nicht als klar unverhältnismäßig zu werten ist.

Mir scheint, dass die Preisgestaltung vor allem dafür sorgt, dass Mobilitätsdienstleister keine Preismodelle anbieten können, die ein einfaches und günstiges Laden bei allen Anbietern ermöglichen. Stattdessen muss man sich für jeden einzelnen Anbieter registrieren oder gegebenenfalls mehrere Abos abschließen. Das scheint den Intentionen der AFIR zu widersprechen.

Bezüglich der Frage nach fairem Wettbewerb ist zu klären, ob EnBW eine marktbeherrschende Stellung ausnutzt. Da dafür typische Schwelle von 40 Prozent überschreitet EnBW zwar noch nicht, aber auch ein Marktanteil von 15 Prozent kann als marktbeherrschend angesehen werden, wenn das Unternehmen der größte Anbieter in einem fragmentierten Markt ist. EnBWs Anteil an CCS-Ladepunkten in Deutschland liegt bei ca. 18 Prozent.

Darüber hinaus ergibt sich zuletzt ein immer größeres Missverhältnis der Preisentwicklung für private Strom-Endkunden und Kunden an Ladesäulen für Elektroautos. Die Preise ohne Vertrag an öffentlichen Säulen sind von einer Erhebung zu der im nächsten Jahr um drei Cent gestiegen, an Schnell-Ladepunkten sogar um vier Cent pro kWh. Und das, obwohl der Durchschnittspreis für Haushaltsstrom im selben Zeitraum sogar gesunken ist. Noch weiter zurückschauend ist die Entwicklung noch gravierender. 2019 lagen die Preise der zwölf führenden Anbieter für Laden ohne Vertrag durchschnittlich bei 31,2 Cent pro kWh an

Normalladepunkten. Der größte [Stromanbieter](#) Sachsens, die [Envia M](#), wirbt auf ihrer Internetseite mit einem Ad-hoc-Ladepreis von inzwischen 0,54 Euro je kWh. Fürs schnelles Laden ohne Vertrag sogar 0,61 Euro. Binnen 5 Jahren ist das fast eine Verdoppelung.

Eine zentrale Frage ist die Rolle regionaler Monopole. Lokale Energieversorger haben oft Marktanteile von über 80 Prozent bei Normalladepunkten, teils bis zu 93 Prozent der Marktanteile in einer Region. Sachsenenergie besitzt zum Beispiel 63 Prozent Marktanteil der Dresdner Region. Die Dominanz der Leipziger Stadtwerke ist mit 81 Prozent noch größer. Mangelnder Wettbewerb wirkt als Preistreiber, weil aktuell der Ladesäulen-Betreiber bestimmt, wer den Strom liefert, in der Regel der eigene Konzern. Auch die Monopolkommission hat in ihrem letzten Sektorgutachten bestätigt, dass die marktbeherrschende Stellung lokaler Anbieter zu höheren Ladepreisen an Normalladepunkten führt.

Könnte die Kommission umgehend diese Preisgestaltung anhand der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und des EU-Wettbewerbsrechts prüfen und einen fairen Wettbewerb wiederherstellen, soweit es die EU-Gesetze ermöglichen? Ich würde mich freuen, in dieser Sache von Ihnen auf dem Laufenden gehalten zu werden.

Mit Dank und freundlichen Grüßen
Daniel Freund

Quellen:

<https://nextmove.de/nextnews-ladepreis-abzocke-tesla-krise-china-welle-rollt-preiskampf-eskaliert/>

<https://www.freipresse.de/nachrichten/sachsen/werden-e-autofahrer-abgezockt-laden-unterwegs-oft-teurer-als-tanker-artikel13361092>