

Stellungnahme

August 2026

Überprüfung der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

Zusammenfassung

Bitkom unterstützt eine moderne, digitale und klimafreundliche Mobilität und die Dekarbonisierung des europäischen Verkehrssektors. Eine flächendeckende, interoperable und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur ist dafür eine zentrale Voraussetzung. Mit der AFIR-Verordnung besteht ein wichtiger europäischer Rahmen, um den Ausbau einer digital vernetzten Ladeinfrastruktur voranzutreiben und Elektromobilität als wesentlichen Baustein nachhaltiger Mobilität zu etablieren. Insbesondere Artikel 4 sollte baldmöglichst umgesetzt werden.

Bitkom unterstützt eine stärkere Harmonisierung von Infrastrukturdaten und nationalen Zugangspunkten (NAPs), um Mehrfachmeldungen zu vermeiden und grenzüberschreitende digitale Mobilitäts- und Ladedienste zu erleichtern. Zudem setzt sich Bitkom für interoperable technische Standards sowie klare europäische Regeln für Datenaustausch, Rollen und Prozesse ein, um Smart Charging und bidirektionales Laden in einem skalierbaren, digitalen Gesamtsystem zu ermöglichen.

Einzelanmerkungen

Zielniveau und Ausbauziele für Ladeinfrastruktur

Die AFIR etabliert kapazitäts- und distanzbasierte Ziele für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Kapazitätsbasierte Ziele koppeln den Ausbau an den Hochlauf von Elektrofahrzeugen, distanzbasierte Ziele schaffen Verlässlichkeit entlang zentraler

Routen. Diese Systematik wird grundsätzlich als Grundlage für den weiteren Ausbau betrachtet.

Unterschiedliche Auffassungen in der Mitgliedschaft bestehen zum Ambitionsniveau der verbindlichen AFIR-Ziele. Ein Teil der Mitgliedschaft lehnt eine weitere Verschärfung quantitativer Ausbauziele ab und befürwortet gegebenenfalls sogar eine Abschwächung der Ziele. Begründet wird dies damit, dass die AFIR sich bewährt habe und der Ausbau eng an reale Marktentwicklung, Nachfrage und Auslastung angepasst bleiben sollte. So wird die AFIR in den meisten Ländern übererfüllt¹. Eine Zielerhöhung könne zu sinkenden Auslastungen, steigenden Kosten und höheren Ladepreisen führen sowie bestehende Standorte wirtschaftlich schwächen. Statt weiterer quantitativer Verschärfungen werden im HPC-Bereich stärker nutzungsbezogene Maßstäbe vorgeschlagen, etwa das Verhältnis von BEV zu HPC-Ladepunkten oder zur installierten Ladeleistung. Weitere regulatorische Vorgaben über den TEN-T Korridor hinaus werden kritisch gesehen.

Ein anderer Teil der Mitgliedschaft fordert eine Erhöhung des Zielniveaus, da Ladeinfrastruktur dem Markt zwei bis drei Jahre vorausgehen müsse. Vorgeschlagen werden eine Erhöhung der Leistungsvorgaben von 1,3 kW/BEV auf 3 kW/BEV und von 0,8 kW/PHEV auf 2 kW/PHEV sowie eine zusätzliche Mindest-kW-Quote pro Einwohner, damit auch Mitgliedstaaten mit geringer EV-Verbreitung Ladeinfrastruktur aufbauen. Zudem sollte der Fokus nicht allein auf TEN-T-Korridoren liegen. Auch multimodale Verkehrsknotenpunkte wie Flughäfen, Bahnhöfe und zentrale Omnibusbahnhöfe in städtischen Knoten (Urban Nodes) sollten stärker berücksichtigt werden, um eine bedarfsgerecht verteilte Ladeinfrastruktur sicherzustellen. Gerade in den städtischen Knoten treffen unterschiedliche Verkehrsarten mit je eigenen Anforderungen aufeinander. Neben dem Güterverkehr nutzt auch der Personenverkehr diese Standorte. Fernbusse etwa halten dort im laufenden Betrieb zum Gelegenheitsladen. Die daraus resultierenden kurzen Ladefenster erfordern hohe Ladeleistungen, weshalb das Megawatt Charging System (MCS) in städtischen Knoten von Beginn an mitgeplant werden sollte. Für Urban Nodes bilden die Zielwerte den Bedarf noch nicht ausreichend ab und sollten überprüft und bedarfsgerecht angehoben werden. Die bestehenden AFIR-Mindestziele sollten als verbindliche Grundlage beibehalten werden. Gleichzeitig ist eine stärkere datenbasierte Planung erforderlich: Eine verbesserte Verfügbarkeit und Nutzung von Infrastruktur- und Marktdaten sind entscheidend, um den Ausbau effizient, bedarfsgerecht und digital unterstützt zu steuern.

Zudem wird auf eine ungleiche Verteilung von Ladepunkten in Europa sowie innerhalb einzelner Mitgliedstaaten verwiesen. Vorgeschlagen werden höhere Anforderungen an High-Power-Charging im TEN-T-Netz und in Städten, eine Verringerung des maximalen Abstands im TEN-T-Kernnetz von 60 auf 40 Kilometer, eine Leistung von 350 kW je Ladepunkt statt 150 kW, eine Beschleunigung des Schnellladeausbaus sowie ein Ziel von 300 bis 500 öffentlichen Ladepunkten je 100.000 Einwohner, insbesondere wegen

¹ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/target-tracker>

begrenzter Heimlademöglichkeiten in Städten. Auch regionale Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen sollen adressiert werden.

Unterschiedliche Auffassungen in der Mitgliedschaft bestehen auch zur AFIR-Sunset-Clause beziehungsweise zum Flottendurchdringungsschwellenwert. Einerseits wird eine Absenkung von 15 auf 10 Prozent vorgeschlagen. Andererseits wird gefordert, die bestehende 15-Prozent-Regelung unverändert beizubehalten.

Aus Sicht des Bitkom sollten neben den AFIR-Zielen insbesondere die EU-weite Flächendeckung, die Versorgung urbaner und ländlicher Räume sowie die grenzüberschreitende Nutzbarkeit mit Hilfe von transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahren gestärkt werden. Die Kombination aus kapazitäts- und entfernungsbezogenen Zielen hat sich dabei als wirksamer Mechanismus für einen ausgewogenen, marktorientierten und strategischen Ausbau der Ladeinfrastruktur erwiesen: Sie orientiert das Ladeangebot an der wachsenden Zahl von Elektrofahrzeugen und gibt Nutzerinnen und Nutzern zugleich Verlässlichkeit entlang zentraler Strecken. Diese physische Infrastruktur ist zugleich eine zentrale Voraussetzung für skalierbare digitale Mobilitäts- und Ladedienste.

Die AFIR-Ziele für Wasserstoffinfrastruktur sollten als integraler Bestandteil der Dekarbonisierung beibehalten und nicht abgeschwächt werden. Eine technologieoffene Systemarchitektur ist Voraussetzung für die Integration unterschiedlicher Antriebstechnologien in skalierbare und digitale Mobilitätslösungen.

Preisgestaltung und preisbezogene Transparenz nach Art. 5 AFIR

Öffentliche Ladepreise liegen in der Regel über den Kosten privaten Ladens. Günstiges öffentliches Laden setzt häufig eine sorgfältige Prüfung der jeweiligen Tarife voraus und kann damit die Komplexität für Nutzerinnen und Nutzer erhöhen. Besonders betroffen sind Nutzerinnen und Nutzer ohne Zugang zu privatem Laden. Die AFIR enthält bereits Vorgaben, wonach Preise von CPOs und EMPs/MSPs angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein müssen.

Eine Stärkung der Preistransparenz wird unterstützt, insbesondere durch digital bereitgestellte Informationen über den jeweils tatsächlich zu zahlenden Endpreis in Apps und auf Plattformen.

Unterschiedliche Auffassungen in der Mitgliedschaft bestehen zur Frage weiterer Vorgaben zur Preistransparenz und Preisgestaltung:

Ein Teil der Mitgliedschaft fordert:	Ein anderer Teil der Mitgliedschaft sagt dazu:
Preisangemessenheit konkretisieren: Der Begriff der Preisangemessenheit sollte im Rahmen der AFIR-Überprüfung nach Art. 24 Abs. 2 lit. c näher bestimmt werden. Dabei sollten keine Preisbestandteile, Rabattmodelle oder	s.u.

Preisniveaus vorgegeben oder die eigenständige Preis- und Konditionengestaltung der Marktteilnehmer eingeschränkt werden.	
Preisdifferenzierung und Nichtdiskriminierung zwischen CPOs und MSPs klarer regeln: Ein Teil der Mitglieder fordert eine Konkretisierung der Vorschriften zur Nichtdiskriminierung in Art. 5 Abs. 3. Die Voraussetzungen, unter denen unterschiedliche Konditionen als verhältnismäßig und gerechtfertigt gelten, sollten auf europäischer Ebene bestimmt werden. Differenzierungen in der Angebotsstruktur sowie eine freie Preis- und Konditionsgestaltung der Unternehmen sollten weiterhin gewahrt werden. Ziel ist ein Level Playing Field für alle Marktteilnehmer. Dabei betonen einige Mitglieder die Notwendigkeit einer effektiven und umfassenden Anwendung des Diskriminierungsverbots auf die Preisgestaltung der CPOs, während andere Mitglieder dafür eine Ausweitung der bereits für CPOs geltenden Vorschriften des Antidiskriminierungsverbots des Art. 5 Abs. 3 AFIR auf die MSPs als zielführend angesehen.	Bestehenden Rechtsrahmen nicht weiter verschärfen: Die AFIR enthält bereits Vorgaben für CPOs und EMPs/MSPs; gemeinsam mit nationalem und europäischem Wettbewerbsrecht, insbesondere Art. 101 und 102 AEUV, besteht ein ausreichender Rahmen. Kritisch gesehen werden insbesondere Art. 5 Abs. 3 und 5 AFIR, wonach Preise »angemessen« und »nichtdiskriminierend« sein müssen. Darin wird ein Widerspruch zu Art. 102 AEUV gesehen, der entsprechende Preisvorgaben nur für marktbeherrschende Unternehmen vorsieht. Weitere Eingriffe könnten Investitionsbereitschaft, wettbewerbsfähige Angebote und den Ladeinfrastruktur-Hochlauf beeinträchtigen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die AFIR zwar bereits gilt, einzelne zentrale Verpflichtungen aber erst gestaffelt greifen, kürzlich angelaufen sind oder zu späteren Stichtagen in Kraft treten. Daher sollte zunächst abgewartet werden, wie die bestehenden Regelungen wirken, bevor weitere Anpassungen oder Konkretisierungen vorgenommen werden.
Transparente Darstellung der Ladepreise: Verbraucherinnen und Verbraucher sollten vor Vertragsschluss beziehungsweise vor Beginn des Ladevorgangs den tatsächlich zu zahlenden Ladepreis für die kw/h einschließlich aller obligatorischen Entgelte klar und leicht zugänglich erkennen können. Eine Offenlegung individueller Vorleistungspreise, bilateraler Vertragskonditionen, Kostenbestandteile oder Margen	Keine zusätzliche Offenlegung von Preisbestandteilen: Demgegenüber weist ein anderer Teil der Mitgliedschaft darauf hin, dass für Nutzerinnen und Nutzer in der Regel vor allem der tatsächlich zu zahlende Endpreis relevant ist und eine detaillierte Aufschlüsselung der Preisbestandteile keinen unmittelbaren Mehrwert bietet. Eine weitergehende Offenlegung insbesondere individueller Vorleistungspreise, bilateraler

zwischen CPOs und MSPs darf aus wettbewerbsrechtlichen Gründen hiermit nicht verbunden sein. Soweit Aufsichtsbehörden entsprechende Informationen für Kontrollzwecke benötigen, sollte der Zugang vertraulich, zweckgebunden und auf das erforderliche Maß beschränkt erfolgen. Soweit der am jeweiligen Ladepunkt aktuell geltende Ad-hoc-Preis über eine verlässliche öffentliche Datenquelle verfügbar ist, sollte geprüft werden, ob dieser gemeinsam mit dem vom MSP angebotenen Preis verbraucherfreundlich dargestellt werden kann. Die Darstellung sollte ausschließlich öffentlich zugängliche Endkundenpreise betreffen und keine Rückschlüsse auf individuelle Vorleistungskonditionen, Margen oder künftige Preisstrategien ermöglichen. Eine regulatorische Verpflichtung der Anbieter, in ihren Produkten neben dem eigenen Preis auch die Preise von Drittanbietern, etwa Ad-hoc-Preise, anzuzeigen, wird ausdrücklich befürwortet.	Vertragskonditionen, Kostenbestandteile oder Margen wird abgelehnt, da die notwendige Flexibilität der Unternehmen bei der Ausgestaltung dynamischer und regional unterschiedlicher Preismodelle eingeschränkt und damit auch ihre Innovationsfähigkeit beeinträchtigt wird. Außerdem wäre eine faktische Offenlegung von Preisen aus wettbewerbs- und kartellrechtlicher Sicht problematisch. Eine regulatorische Verpflichtung der Anbieter, in ihren Produkten neben dem eigenen Preis auch Preise von Drittanbietern (z.B. adhoc-Preise) anzuzeigen, wird entschieden abgelehnt.
Preisbezogene Datenpflichten für MSPs an den NAP prüfen: Soweit dies für eine transparente Verbraucherinformation erforderlich ist, sollte geprüft werden, ob MSPs den jeweils geltenden, vom Endkunden tatsächlich zu zahlenden Gesamtpreis einschließlich obligatorischer Endkundenentgelte in einem harmonisierten Format bereitstellen. Nicht umfasst sein sollten individuelle Vorleistungspreise, bilaterale Vertragskonditionen, Margen, interne Kostenbestandteile oder Angaben zu beabsichtigten künftigen Preisen. Zugänglichkeit, Aktualität und Granularität der Daten sollten auf das für den Verbraucherzweck erforderliche Maß begrenzt werden.	Eine solche Pflicht für MSPs ist aus Sicht der anderen Mitglieder nicht erforderlich, da es bereits funktionierende Informationsportale für einen Preisvergleich im Internet gibt. Auf dieser Grundlage kann bereits heute vor dem Ladevorgang ermittelt werden, welcher Tarif am konkreten Ladepunkt der günstigste ist. Vor diesem Hintergrund wird kein Änderungsbedarf gesehen.

Europäische Transparenzstelle für Ladepreise schaffen: Es sollte ergebnisoffen geprüft werden, ob eine europäische, verbraucherorientierte Vergleichsmöglichkeit für aktuell geltende Ladeendpreise einen zusätzlichen Mehrwert gegenüber bestehenden Angeboten bietet. Eine solche Lösung müsste diskriminierungsfrei zugänglich und technisch neutral ausgestaltet sein. Sie dürfte keine individuellen Vorleistungskonditionen, Kosten, Margen oder künftigen Preisabsichten offenlegen und sollte vor ihrer Einführung einer wettbewerblichen Folgenabschätzung unterzogen werden	Zusätzliche Bürokratie und wettbewerbsdämpfende Effekte vermeiden: Nationale oder europäische Transparenzstellen werden wegen zusätzlicher Bürokratie, Kosten und möglicher wettbewerbsdämpfender Effekte abgelehnt.
Ad-hoc-Laden stärken: Ad-hoc-Laden sollte an allen öffentlichen Ladepunkten möglichst einfach, insbesondere per NFC-Zahlung, möglich sein Dabei sollten insbesondere die Kosten und Informationsmöglichkeiten von Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzern betrachtet werden, ohne mögliche Preisabstände oder Geschäftsmodelle vorab zu bewerten	s.o.

Der regulatorische Rahmen für zeit- oder belegungsbezogene Entgelte sollte eine klare Vorabinformation der Nutzerinnen und Nutzer gewährleisten und sicherstellen, dass solche Entgelte nach transparenten und diskriminierungsfrei anwendbaren Kriterien erhoben werden. Die konkrete Ausgestaltung und Höhe entsprechender Entgelte bleibt innerhalb des gesetzlichen Rahmens der eigenständigen geschäftlichen Entscheidung des jeweiligen Anbieters vorbehalten.

Bidirektionales Laden ermöglichen

Um Technologien wie Smart Charging und bidirektionales Laden im Sinne der Energie- und Antriebswende in Deutschland zu fördern, ist ein reibungsloser Datenaustausch zwischen allen beteiligten Akteuren entscheidend. Zwischen den horizontalen Vorgaben des Data Act, insbesondere Art. 3 bis 5, und den sektorspezifischen Anforderungen aus Art. 20a RED III bestehen jedoch Abgrenzungsfragen und mögliche Widersprüche.

Ziel ist ein interoperables, skalierbares und digitales Gesamtsystem für Smart Charging und bidirektionales Laden. Der Bericht »Data exchange for demand-side flexibility and

smart and bidirectional charging«, der von der ‚Coalition of the Willing on Bidirectional Charging‘ (CoW), ‚Data for Energy‘ (D4E) und dem ‚Sustainable Transport Forum‘ (STF) entwickelt wurde, beschreibt, wie Datenaustausch, Rollen und Prozesse für intelligentes und bidirektionales Laden auf europäischer Ebene funktionieren sollen. Aus Sicht des Bitkom sollten die beschriebenen Elemente zu Datenaustausch, Rollen und Prozessen im Rahmen der Weiterentwicklung der AFIR berücksichtigt werden. Dabei ist es essenziell, dass die zentralen Funktionalitäten, darunter Interoperabilität, Cybersicherheit, Daten- und Einwilligungsmanagement, Konfliktauflösung in der Ladelogik, Datenzugriff und -austausch sowie die spezifischen operativen Anforderungen von Elektrofahrzeugen, klar definiert und über branchenweite Prozesse verlässlich standardisiert werden.

Zudem braucht V2G ein unterstützendes regulatorisches und wirtschaftliches Umfeld. Fahrzeuge sollten interoperabel mit dem Stromnetz interagieren können, und die Vermarktung dezentraler Flexibilität auf Energiemärkten sollte angereizt werden. Außerdem sollte die Strombesteuerung reformiert werden, um eine Doppelbesteuerung gespeicherten Stroms zu vermeiden.

Einführung von ISO 15118-20 verschieben und realistische Alternativen zulassen

Im Delegated Act zur AFIR von April 2025 heißt es in Punkt 2.1.2:

»Öffentlich zugängliche Wechsel- und Gleichstrom-Ladepunkte für leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die ab dem 1. Januar 2027 errichtet oder instandgesetzt werden, müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens der Norm EN ISO 15118-20:2022 [...] entsprechen. Bieten solche Ladepunkte automatische Authentifizierungs- und Autorisierungsdienste wie Plug-and-Charge-Dienste an, so müssen sie aus Gründen der Interoperabilität und Sicherheit sowohl der Norm EN ISO 15118-2:2016 als auch der Norm EN ISO 15118-20:2022 entsprechen.«²

ISO 15118-20 kann einen wichtigen Beitrag zu einem interoperablen Ökosystem für intelligentes und bidirektionales Laden leisten. Bei der regulatorischen und technischen Umsetzung sollte jedoch sichergestellt werden, dass die bestehenden Gestaltungsspielräume technologieneutral, offen und diskriminierungsfrei ausgefüllt werden. Soweit die rechtlichen Vorgaben keine bestimmte technische Ausgestaltung verbindlich vorgeben, sollten funktional gleichwertige Lösungen möglich bleiben, sofern sie ein vergleichbares Niveau an Sicherheit und Interoperabilität gewährleisten. Die innerhalb dieses Rahmens verbleibenden Entscheidungen über Zeitpunkt, Umfang und konkrete technische Umsetzung sollten den einzelnen Marktteilnehmern überlassen bleiben.

Aus Sicht des Bitkom sollte sichergestellt werden, dass die Umsetzung von ISO 15118-20 mit bestehenden Sicherheits- und Kommunikationsinfrastrukturen kompatibel bleibt. Neben der in ISO 15118-20 vorgesehenen PKI sollten daher auch alternative PKI-Infrastrukturen genutzt werden können, sofern sie vergleichbare Sicherheits- und Interoperabilitätsanforderungen erfüllen. Dies ist insbesondere für Deutschland

² https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202500656

relevant, da perspektivisch auch die SMGW-PKI für bidirektionales Laden nutzbar bleiben sollte. Mittelfristig sollte geklärt werden, wie beide Infrastrukturen kohärent zusammenspielen können, um parallele Strukturen, zusätzlichen Umsetzungsaufwand und unnötige Komplexität für bestehende Systeme zu vermeiden.

Zudem ist die Implementierungsfrist für Hersteller von Ladesäulen oder Wallboxen zu knapp bemessen und sollte daher um mindestens ein weiteres Jahr verschoben werden. Auch vor dem Hintergrund, dass Inhalte, wie z.B. die Konkretisierung von Testcases, bisher noch fehlen, ist eine Verschiebung sinnvoll.

Zugleich darf die verpflichtende Umsetzung des Standards nicht mit einer Pflicht zur Einführung einzelner darauf aufbauender Funktionen gleichgesetzt werden. Funktionen wie Plug and Charge sollten optional bleiben, solange ihre breite Verfügbarkeit und Interoperabilität auf Fahrzeugseite nicht flächendeckend gewährleistet ist.

Infrastrukturdaten und NAPs harmonisieren

Die in der AFIR verankerte Datenbereitstellungspflicht für Betreiber von Ladeinfrastruktur wird grundsätzlich unterstützt. Standardisierte Informationen über nationale Zugangspunkte für Mobilitätsdaten können zu Markttransparenz und Nutzerfreundlichkeit beitragen. Unterschiedliche nationale Implementierungen, Datensätze und Datenprofile der NAPs führen jedoch zu erhöhtem administrativem Aufwand und erschweren insbesondere grenzüberschreitenden Akteuren die Marktintegration. Daher sollten Datensätze vereinfacht, Datenformate harmonisiert und nationale Plattformen kohärenter ausgestaltet werden, um Mehrfachmeldungen auf EU- und Mitgliedstaatenbene zu vermeiden. Perspektivisch sollte eine stärker zentralisierte, EU-weit konsistente Zugangsebene für Infrastrukturdaten geschaffen werden.

Die Harmonisierung von Datenformaten und Zugangspunkten wird ausdrücklich unterstützt. Ziel sollte eine europaweit interoperable Datenarchitektur mit möglichst geringem administrativem Aufwand und ohne Mehrfachmeldungen sein.

Für den Einsatz elektrischer schwerer Nutzfahrzeuge ist eine bessere Transparenz relevanter Ladeinformationen erforderlich. Leicht auffindbare Angaben zu Energiepreisen, verfügbaren und defekten Ladepunkten sowie Leistungswerten können Flottenmanagement und Einsatzplanung erleichtern. Dies könnte etwa über ein europäisches Mapping-Tool unterstützt werden.

DATEX II und OCPI anschlussfähig ausgestalten

Mit Blick auf die DATEX-II-konforme Datenbereitstellung über NAPs sollten Doppelstrukturen und Transformationsaufwände minimiert werden. OCPI wird in relevanten Teilen des Marktes für den operativen Datenaustausch im Roaming-Kontext zwischen CPOs und EMPs/eMSPs eingesetzt. DATEX-II-basierte Anforderungen sollten so ausgestaltet werden, dass bestehende marktübliche Schnittstellen sowie andere funktional gleichwertige, offene und interoperable Lösungen ohne unverhältnismäßigen Transformationsaufwand angebunden werden können. Die

regulatorische Ausgestaltung sollte technologieneutral erfolgen und Marktzutritt sowie Weiterentwicklung alternativer Lösungen nicht behindern.

Öffentliche und nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur kohärent ausgestalten

In der Bitkom-Mitgliedschaft bestehen unterschiedliche Auffassungen dazu, ob öffentliche und nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur regulatorisch stärker miteinander verknüpft werden sollten. Ein Teil der Mitgliedschaft befürwortet einen gemeinsamen europäischen Zielrahmen für AFIR und EPBD. Heim- und Arbeitsplatzladen seien zentrale Säulen im Hochlauf der Elektromobilität und sollten stärker in die Planung und digitale Erfassung der Ladeinfrastruktur einbezogen werden. Dies könne dazu beitragen, öffentliche Ladeinfrastruktur gezielter und kosteneffizienter und nutzerorientierter auszubauen, weil der private Ladeanteil systematisch mitgedacht, geplant und digital erfasst wird.

Ein anderer Teil der Mitgliedschaft lehnt eine solche Verknüpfung ab. Öffentliche und nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur erfüllten unterschiedliche Funktionen und verfolgten unterschiedliche regulatorische Ziele. Anders als bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten besteht bei nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur kein freier oder uneingeschränkter Zugang. Vor diesem Hintergrund wird auch kein hinreichender Mehrwert in einer zusätzlichen Datenerhebung gesehen.

Faire Vergabe- und Konzessionspraktiken an Autobahnstandorten sicherstellen

Ladeinfrastruktur an Autobahnen sowie anderen Verkehrsknotenpunkten sollte in einem offenen und wettbewerblichen Markt entstehen. Die AFIR sollte die in Erwägungsgrund 32 benannten wettbewerblichen Risiken in verbindliche Vorgaben überführen: Zugang zu Autobahnstandorten sollte offen, transparent und diskriminierungsfrei vergeben werden. Konzessionäre mit Kontrolle über Standortzugang und Ladedienste sollten klaren Nichtdiskriminierungspflichten unterliegen. Zudem braucht es fairen Zugang zu Flächen, Netzanschlüssen und Leistungskapazitäten sowie Berichtspflichten der Mitgliedstaaten zur Wettbewerbsstruktur.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 700 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Emilie Hansmeyer | Manager Energy & Smart Grids

T +49 30 27576-334 | e.hansmeyer@bitkom.org

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliche Bitkom-Gremien

AK Smart Grids

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.