



Stellungnahme zur Novellierung der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV)

Berlin, 21. Dezember 2020

Überblick

1	Einleitung.....	2
2	Vorwort zu Entwicklungen im Bereich europäischer Zahlverfahren	3
3	Einordnung des aktuellen Entwurfs der LSV im Kontext der Anforderungen der Verbraucherinnen und Verbraucher	4
4	Detailanmerkungen zum vorliegenden Verordnungsentwurf.....	6
4.1	Zu § 4 Ziffer 2.....	6
4.2	Zu § 4 Ziffer 2 a).....	7
4.3	Zu § 4 Ziffer 2 c).....	8
4.4	Zu § 2 Ziffer 9.....	10
5	Kontakt.....	10

1 Einleitung

Als Dachverband der Sparkassen-Finanzgruppe, deren Sparkassen, Unternehmen und Verbundpartner täglich mehrere Millionen Bezahltransaktionen für Verbraucherinnen und Verbraucher, aber auch den Handel sowie Firmen- und Gewerbekunden zuverlässig und innovativ organisieren, ist es unser Ziel, dass das Bezahlen „immer und überall“ möglich gemacht wird – das schließt auch die Bezahlmöglichkeiten mit gängigen Bezahlmethoden im Rahmen der Elektromobilität mit ein.

Wir teilen die Ziele der EU-Kommission und der Bundesregierung, die Hürden bei der Nutzung der Elektromobilität abzubauen. Insbesondere begrüßen wir die Initiative zur Novellierung der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV).

Wir freuen uns, unsere Expertise in dem laufenden Novellierungsprozess einbringen zu dürfen. Hierzu haben wir bereits im Vorfeld an unterschiedlichen Stellen für unsere Position sensibilisiert. Die neu aufgenommenen Regelungen zu Bezahlmöglichkeiten gehen unseres Erachtens nach grundsätzlich in die richtige Richtung, greifen aber an neuralgischen Punkten noch zu kurz. Hier teilen wir die Auffassung mehrerer Interessengruppen und mit der Sache betrauten Fachexperten, wie zum Beispiel den weiteren kreditwirtschaftlichen Verbänden, der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. sowie diversen Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Demnach ist insbesondere der Aspekt der verpflichtenden Akzeptanz von Debit- und Kreditkarten ein wichtiges Anliegen.

„Im Prinzip hat jeder eine Debitkarte, viele nutzen zudem Kreditkarten. Beide Zahlungsmittel müssen an Ladesäulen eingesetzt werden können, um einen Ladevorgang zu bezahlen. Dies muss in der Ladesäulenverordnung entsprechend festgelegt werden.“ – Verbraucherzentrale Bundesverband e. V., veröffentlicht in der Sparkassen-Zeitung vom 17. Dezember 2020

Insoweit nehmen wir Stellung zu dem aktuellen Entwurf der Novellierung der Ladesäulenverordnung und regen diesbezügliche Anpassungen im Sinne klarstellender Regelungen an, die zum Ziel haben, dass Verbraucherinnen und Verbraucher durch jederzeitige Bezahlmöglichkeiten mit Debit- und Kreditkarten mit den gängigen und millionenfach an Automaten und im Handel erprobten Bezahlmöglichkeiten auch Ladepunkte jederzeit nutzen können und auch immer bezahlen können.

2 Vorwort zu Entwicklungen im Bereich europäischer Zahlverfahren

Gestatten Sie uns vorab noch den allgemeinen Hinweis, dass sich die Kreditwirtschaft in Deutschland und in Europa aktuell sehr stark engagiert, dass Ziel der EU-Kommission und der Bundesregierung zur Etablierung alternativer, von international tätigen außereuropäischen Zahlungssystemen und Plattformbetreibern unabhängigen, Zahlungsmöglichkeiten zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund führt die Kreditwirtschaft in Deutschland aktuell ihre Online-Zahlungslösungen paydirekt, giropay und das Kunde-zu-Kunde Zahlverfahren Kwitt zusammen. Die Zahlverfahren erreichen bereits heute schon gemeinsam eine Händlerreichweite von 17,1 Mrd. Euro gemessen am Online-Handelsumsatz. Im kommenden Jahr werden darüber hinaus mehr als 40 Millionen potenzielle Nutzerinnen und Nutzer in der Lage sein, die unter einer Marke giropay zusammengeführte Zahlungslösung zu nutzen. Die kreditwirtschaftlichen Online-Zahlverfahren verfügen funktional auch heute schon über die Möglichkeit browser- und App-basierte Internetseiten zu unterstützen. Mit girocard betreibt die Deutsche Kreditwirtschaft außerdem ein Debitkartensystem, das mit mehr als 5 Mrd. Transaktionen pro Jahr und über 100 Millionen ausgegebenen Karten eine weit verbreitete bargeldlose Bezahlmethode für den Point-of-Sale darstellt.

Beide Technologien gemeinsam decken die Anforderungen des § 4 zum Punktuellen Laden gemeinsam ab. Ferner arbeiten wir daran, in der Initiative #Digitale Kreditwirtschaft die jederzeitige und kanalübergreifende Zahlungsmöglichkeit intelligent für Zahlungsempfänger sowie Nutzerinnen und Nutzer weiter zu optimieren. Auch internationale kreditkartenbasierende Zahlungssysteme nutzen zwei Technologien, um in allen Anwendungsbereichen – mit der Karte vor Ort oder Online – die Zahlungsfähigkeit herzustellen.

Parallel dazu engagieren wir uns in der European Payment-Initiative (EPI). Daher ist es uns ein großes Anliegen, allen Verbraucherinnen und Verbrauchern Zugang zur Ladeinfrastruktur zu ermöglichen und nicht durch einseitige Regelungen spezielle Anbieter von Zahlungslösungen oder ausschließlich Kreditkartenanbieter zu begünstigen. Vielmehr möchten wir von Anfang an richtungsweisend auch Debitkartenzahlungen sowie andere gängige Zahlungsinstrumente im Sinne eines friktionslosen und diskriminierungsfreien Kundenzugangs zur E-Ladeinfrastruktur etablieren.

Das hat eine Reihe von Vorteilen. Zuvorderst das im Gegensatz zu den internationalen Anbietern kreditwirtschaftliche Zahlungslösungen von Anfang an auf europäischen Standards, wie dem SEPA-Standard, aufsetzen. Das Zahlen mit dem Girokonto statt mit separaten Nutzerkonten oder geschlossenen Systemen mit zum Teil für Verbraucherinnen und

Verbraucher undurchsichtigen AGB-Regeln und fehlender Preistransparenz, stehen dabei im Vordergrund. Im Kontext von Debit- und Kreditkartenzahlungen können Angebote wie die girocard und giropay einen wesentlichen Beitrag zum Abbau von Hürden in der Nutzung der Elektromobilität leisten.

Entsprechend sehen wir es als ein wichtiges Signal an, dass die Mindestanforderungen für die Zahlungsakzeptanz an Ladesäulen unbedingt auch europäische Lösungen, wie die girocard, verpflichtend vorsehen. Die bloße Begrenzung auf Kreditkartenzahlungen würde europäische Zahlverfahren de facto ausschließen. Eine solche Bevorzugung von außereuropäischen Zahlungssystemen wäre ein fatales Signal für das gemeinsame Ziel der Bundesregierung, der EU-Kommission und der EZB, die Abhängigkeiten von außereuropäischen Systembetreibern zu reduzieren.

Die Novellierung der Ladesäulenverordnung bietet hier die Chance, neben der Förderung der E-Mobilität, die wir ausdrücklich begrüßen, auch den friktionslosen Zugang mit übergreifend einsetzbaren Bezahlungsmöglichkeiten wie Debit- und Kreditkarten und europäische Zahlungssysteme gleichermaßen zu begünstigen. Mit dem Netzwerk für Ladepunkte in Europa wird eine erfolgskritische Infrastruktur geschaffen.

Wir sind davon überzeugt, nur durch reichweitenstarke, günstige und zukunftsfähige Zahlverfahren eine breite Akzeptanz von E-Mobilität in allen Bevölkerungsgruppen und damit auch zu Gunsten der Ladesäulenbetreiber und E-Autohersteller zu erreichen.

3 Einordnung des aktuellen Entwurfs der LSV im Kontext der Anforderungen der Verbraucherinnen und Verbraucher

Flächendeckend verfügbare und leicht zugängliche Ladepunkte (Elektro-Ladesäulen) für E-Automobile sind entscheidend für die Akzeptanz der E-Mobilität im Individualverkehr. Eine verbraucherfreundliche Ladeinfrastruktur muss den Nutzern einfache Zahlungsverfahren und Kostentransparenz garantieren. Der standardmäßige Einsatz der gängigen Kartenzahlungssysteme (Debit- und Kreditkarten) und gängiger Zahlungsinstrumente an E-Ladepunkten sollte diesbezüglich einen Mindeststandard darstellen.

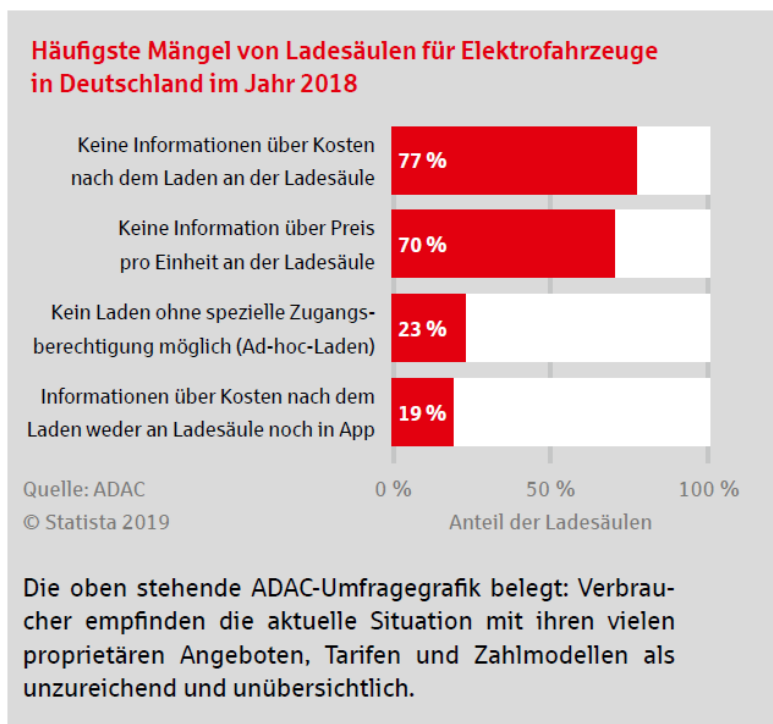
- Nur die Akzeptanz kartenbasierten Bezahls (für Debit- und Kreditkarten) an allen Ladesäulen schafft die nötige Voraussetzung für eine breite Durchsetzung der E-Mobilität in Deutschland – denn kartenbasiertes Zahlen ist sicher, komfortabel und transparent.
- Zahlkartenmodule – mit oder ohne PIN-Pad – sind praxiserprobt. Sie werden – zu überschaubaren Kosten – tausendfach u. a. im Einzelhandel und im ÖPNV verwendet.

Stellungnahme des DSGVO zur Novellierung der Ladesäulenverordnung

Dadurch halten sie jederzeit auch den Kostenvergleich mit alternativen, oftmals aufwendigen und kostenintensiven Spezialsystemen, stand.

- Roaming-Modelle schaffen komplexe Insellösungen und sind für den Endverbraucher oft schwer durchschaubar, lästig und für Ladesäulenbetreiber und Nutzer oft teuer.
- Zahlungssysteme, die Apps in Verbindung mit QR- oder Balkencodes einsetzen, sind kein Ersatz für die jederzeitige Zahlungsmöglichkeit und an eine Nutzung von Smartphones gebunden. Als Ergänzung zur Kartenzahlungen müssen sie auch besonders gegen Betrug geschützt werden.

Die nebenstehende ADAC-Umfragegrafik belegt: Verbraucher empfinden die aktuelle Situation mit ihren vielen proprietären Angeboten, Tarifen und Zahlmodellen als unzureichend und unübersichtlich (siehe Grafik). Abhängig davon, ob an der Ladesäule mittels Roaming-Vertrag, App oder einer Ladekarte u. a. bezahlt wird, variieren Preise stark und werden oftmals nicht ausgewiesen. Auch eine freie Zugänglichkeit aller Ladepunkte ist nicht gegeben. Für die Nutzer von Elektrofahrzeugen bedeutet das unnötigen Aufwand, hohe Kosten und mangelnde Transparenz.



4 Detailanmerkungen zum vorliegenden Verordnungsentwurf

Wie an konventionellen Tankstellen der Literpreis für Kraftstoff sollte der Ladestrompreis an Ladestellen auf einen Blick zu erkennen sein. Und wie an Tankstellen sollte eine Zahlung per Debit- und Kreditkarte an E-Ladestellen universell verfügbar sein. Dies ist nur möglich, wenn die Kartenzahlung an allen öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen standardmäßig angeboten wird. Kartenbasiertes Zahlen mit Debit- und Kreditkarten ist bezogen auf Transparenz, Komfort und Sicherheit der einzig sinnvolle Anker für breit akzeptiertes Zahlen an Ladesäulen.

4.1 Zu § 4 Ziffer 2

*„Die Begriffsdefinition Kreditkarten des § 4 Ziffer 2 greift die aktuellen Zahlungsmöglichkeiten und Legaldefinitionen der bereits an anderer Stelle gesetzlich geregelten Bezahlungsmöglichkeiten nicht auf. Wir schlagen vor, den Begriff auf **gängige Zahlungsinstrumente** zu erweitern, um so künftige Entwicklungen zu berücksichtigen.“*

Der Begriff des Zahlungsinstruments ist legal definiert in §1 Abs. 20 Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz (ZAG). Danach ist ein Zahlungsinstrument jedes personalisierte Instrument oder Verfahren, dessen Verwendung zwischen dem Zahlungsdienstnutzer und dem Zahlungsdienstleister vereinbart wurde und das zur Erteilung eines Zahlungsauftrags verwendet wird. Nach den Auslegungshinweisen im Merkblatt¹ zum ZAG der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterfallen dieser Definition u.a. der Einsatz von Karten mit PIN oder Unterschrift sowie Verfahren des berührungslosen (Nahfeldererkennung) oder des auf einen maschinell lesbaren Code basierenden Bezahls, sofern damit ein Zahlungsauftrag erteilt wird. Die vorstehende Aufzählung von Beispielen ist nicht abschließend, sondern exemplarisch zu verstehen, da die gesetzliche Definition in §1 Abs. 20 ZAG technologieneutral ausgestaltet worden ist und für zukünftige technische Innovationen offen sein will (BaFin Merkblatt ZAG v. 29.11.2017, sub 2d aa). Auch künftig noch zu entwickelnde Verfahren, die ohne technisches Gerät oder Instrument auskommen und allein auf biometrischen Verfahren wie Gesichts-, Iriserkennung bzw. Fingerabdruck oder Stimmenerkennung basieren, können als Zahlungsinstrument einzuordnen sein (BaFin Merkblatt ZAG v. 29.11.2017, sub 2d aa).

¹ Merkblatt der BaFin zum ZAG vom 29. 11. 2017 abrufbar unter: https://www.bafin.de/Shared-Docs/Veroeffentlichungen/DE/Merkblatt/mb_111222_zag.html?nn=9021442#doc7846622body-Text9

Die Erweiterung auf „gängige Zahlungsinstrumente“ bietet also die Chance, dass auch zukünftige Entwicklungen bereits heute schon in der Novellierung der LSV abgedeckt werden. Die Definition gängige Zahlungsinstrumente wird darüber hinaus bereits an anderer Stelle in der Gesetzgebung richtungsweisend verwendet.

4.2 Zu § 4 Ziffer 2 a)

*„Ein Großteil der Nutzerinnen und Nutzer der Elektromobilität bleibt durch die Begrenzung auf Kreditkartenzahlungen gem. § 4 Ziffer 2 a) unberücksichtigt. Wir regen die Ergänzung des Passus **Debit- und Kreditkarten** an, um alle Verbraucherinnen und Verbraucher zu erreichen, da es keine technisch- und organisatorischen begründbaren Anlass zur Differenzierung bei der Akzeptanz von Debit- und/oder Kreditkartenzahlungen gibt“*

Die Verpflichtung des Betreibers, an einem Ladepunkt mindestens die Akzeptanz von Kreditkartenzahlungen anzubieten, greift unseres Erachtens nach zu kurz. In Deutschland sind lediglich rund 37 Mio. Kreditkarten² im Umlauf. Folglich besitzt nur ein Teil der Bundesbürger eine Karte der internationalen Kreditkartenorganisationen. Demgegenüber verfügt praktisch jeder in Deutschland über eine der mehr als 100 Mio. Debitkarten des Zahlungssystems girocard, wodurch eine Abdeckung aller Nutzer von Ladepunkten mit der Akzeptanz von **Debit- und Kreditkarten** erfüllt werden kann.

Regelmäßige Veröffentlichungen belegen zudem die Beliebtheit der direkten Abbuchung von den Girokonten mittels Debitkarten in Deutschland. 2019 wurden 30 % des Einzelhandelsumsatzes mittels girocard bezahlt und weniger als 8 % über Kreditkartenzahlungen beglichen³. Ein genereller Ausschluss von Debitkartensystemen, wie der girocard, beziehungsweise die lediglich exponierte Verpflichtung zur Kreditkartenakzeptanz, ist daher nicht sachgerecht und geht an der Bezahlpraxis der Menschen im Alltag vorbei. Es besteht aufgrund technischer Standards auch kein faktischer Hinderungsgrund eine Akzeptanz von Debit- und Kreditkarten vorzusehen.

Eine Erweiterung der Akzeptanzpflicht auf Debit- und Kreditkarten ist daher aus den folgenden Gründen dringend zu empfehlen:

² Stand 2019; vgl. Deutsche Bundesbank – Zahlungsverkehrs- und Wertpapierabwicklungsstatistik September 2020

³ Vgl. EHI Retail Institut – Pressemitteilung 25.06.2020

1. Zahlungsmodule für Debit- und Kreditkarten mit PIN-Pad ermöglichen Transparenz zu Kosten und jederzeitigen Zugriff auf alle Ladesäulen sowie die jederzeitige Zahlungsmöglichkeit. Sie werden sehr erfolgreich auch an Automaten und im ÖPNV verbaut, sind praxiserprobt und kostengünstig herstellbar. Ein Kartenmodul kann bei Bedarf zudem an Ladepunkten für mehrere Ladesäulen zugleich genutzt werden, was die pro Ladesäule anfallenden Kosten zusätzlich stark senkt. Noch attraktiver für Betreiber und bequemer für Verbraucher wird es, wenn an E-Ladepunkten kontaktloses Zahlen (durch Vorhalten einer Debit- und Kreditkarte Karte oder eines mobilen Endgeräts mit integrierter Zahlkarte) angeboten wird. Bei dem Angebot von Kartenzahlungen gilt es auch, die gängigen Debit- und Kreditkarten und dabei gleichzeitig die weit verbreitete girocard neben weiteren international gebräuchlichen Karten zu akzeptieren. Das ist beim Einkaufen und Kraftstoff-Tanken flächendeckend üblich und muss auch für E-Ladestationen selbstverständlich werden.
2. Es gibt bei Kartenzahlungen keine technischen oder organisatorischen Hürden für die Akzeptanz von Debit- und Kreditkarten, da diese auf dem gleichen Industriestandard aufsetzen und millionenfach erprobt sind. Die Akzeptanz von Debitkarten ist üblich und in Deutschland und Europa de facto Standard. Die Akzeptanz und Verbreitung von Kreditkarten ist vielfach ergänzend – dies sowohl im Handel vor Ort als auch an unbedienten Kassen zum Beispiel im öffentlichen Personennahverkehr.
3. Vielmehr schließt eine Erweiterung um Debitkarten und im Speziellen, aber nicht hierauf beschränkt, auch das in Deutschland weit verbreitete Debitkartensystem girocard sowie die Debitkartenprodukte bspw. der internationalen Zahlungssysteme Mastercard (Debit Mastercard oder Maestro) oder Visa (Visa Debit oder V Pay) fast alle Karteninhaber mit ein. Die Beschränkung auf Kreditkarten nicht.
4. Mit einer entsprechend erweiterten Verpflichtung würde so auch dem Risiko vorgebeugt, dass Kreditkartenanbieter bevorzugt würden und somit die Bemühungen zu mehr Pluralität gegenüber z. B. US-amerikanischen Kartenzahlungssystemen und Payment-Anbietern, durch zum Beispiel die European Payment-Initiative im Bemühen um die Etablierung eines europäischen Zahlverfahrens.

4.3 Zu § 4 Ziffer 2 c)

„Browserbasierte Zahlungslösungen, wie sie in § 4 Ziffer 2 c) definiert sind, können allenfalls additiv sinnvoll sein und erfordern besondere Schutzmechanismen. Diese sind jedoch kein Ersatz für gängige Zahlungsinstrumente gemäß Ziffer 2 a). Hierzu regen wir an, die Regelung unter 2 c) additiv zu 2 a) wie folgt auszugestalten;

*„(...) c) browserbasiert **kann zusätzlich zu Ziffer 2 a** über eine kostenlose mobile Webseite, die keine dauerhafte Registrierung erfordert(...) zu präzisieren.“*

Sofern lediglich browserbasierte Lösungen zur Abdeckung der unter § 4 benannten Zahlungsmöglichkeiten für das Punktuelle Laden durch die „**Oder**“-**Regelung** verbleiben, wird der Ist-Stand in der Praxis mit geschlossenen Bezahlmodellen und begrenzt zugänglichen Lösungen der Energieversorger de facto beibehalten. Nur Debit- und Kreditkartenzahlungen stellen sicher, dass alle Verbraucherinnen und Verbraucher Zugang zu und Bezahlungsmöglichkeiten an Ladepunkten sicherstellen. Die rein browserbasierten Lösungen, selbst ohne Registrierungspflicht, schließen eine große Anzahl an Menschen von vornherein aus, weil diese entsprechenden Zahlungsmöglichkeiten nicht nutzen können oder wollen.

Ferner bergen die geschlossenen Bezahlmodelle der Energieversorger für E-Ladestrom eine klassische „Lock-in-Situation“ für die Halter von E-Fahrzeugen. Vielfach ermöglichen Roaming-Verträge ein Aufladen nur an Ladepunkten ausgewählter Anbieter. Davon profitieren zwar Teile der Anbieter, nicht aber die Verbraucher. Die momentanen, geschlossenen Bezahlssysteme sind insgesamt intransparent, da Nutzer vor dem Laden vielfach keinen Überblick über die ihm dabei tatsächlich entstehende Kosten erhalten und schränken die Flexibilität beim Laden erheblich ein.

Diese Systeme bergen nach unserer Auffassung außerdem meist hohe Kosten für den Betrieb und Einrichtung dieser Systeme, die letztendlich der Verbraucher direkt oder indirekt, zum Beispiel in Form höherer Preise für den Bezug von Ladestrom, bezahlen muss. Ein breiter und kosteneffizienter Zugang zur E-Mobilität in der Bevölkerung würde ein rein App-basierter Ansatz nicht garantieren.

Voraussetzung für eine Nutzung dieser Zahlungsart am Ladepunkt ist jedoch, dass ein Kunde sich in der dort angebotenen App oder auf der Webseite registriert (wenn auch nicht dauerhaft sondern mglw. nur temporär oder einmalig als „Gast“). Dazu muss die jeweilige App auf dem kundeneigenen mobilen Endgerät/Smartphone installiert und ein Zahlungsmittel hinterlegt werden. Solche Systeme müssen – besonders in Außenbereichen – besonders vor Phishing und anderen Betrugsszenarien geschützt werden. Auch in diesen Fällen bieten gängige Zahlungssysteme wie Debit- und Kreditkarten Sicherheit gegenüber alternativen Angeboten. Andernfalls würden die Kosten oder eventuelle Schäden die Nutzer direkt oder mittelbar über höhere Kosten für den Bezug des Stroms der Anbieter zahlen. Die Bezahlverfahren über QR-Code und Barcodes können daher nur additiv eine Rolle spielen. Gängige Zahlverfahren, wie Debit- und Kreditkarten, dienen entsprechend einer breiteren Akzeptanz der E-Mobilität.

Die Zahlungsmöglichkeiten an E-Ladestationen, die internetbasiert auf eine Kombination von App und optischen Codes (QR-Code und/oder Barcode) beruhen, können an E-Lade-punkten nur additiv zu Debit- und Kreditkartenzahlungen eingesetzt werden.

4.4 Zu § 2 Ziffer 9

„Einschränkungen durch bloße Beschilderungen der Betreiber von Ladepunkten hebt die Ziele der flächendeckenden Nutzung und jederzeitige Zahlungsmöglichkeit durch die aktuelle Formulierung des § 2, Ziffer 9 aus“

In § 2 Begriffsbestimmungen, Ziffer 9 wird die öffentliche Zugänglichkeit von Ladepunkten gem. § 2 Ziffer 6 definiert. Demnach kann der Zugang durch bloße Beschilderung auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt werden. Wir teilen die Einschätzung des vzbv, dass eine derartige Beschränkung die Zugänglichkeit und eine flächendeckende Verfügbarkeit von Ladepunkten, insbesondere für das ad-hoc Laden, potenziell einschränken kann. Im Speziellen könnte die aktuell weite Begriffsdefinition nach unserem Dafürhalten auch durch bloße Beschilderung den Zugang für das ad-hoc Laden auf bestimmte Fahrzeugtypen oder vertraglich an bestimmte Entgelt- und Ladevereinbarungen gebunden Nutzer begrenzt werden. Dies würde nach unserem Dafürhalten die unter § 4 Ziffer 2 geregelte Bezahlungsmöglichkeit für Punktuelleres Aufladen aushebeln können. Das gemeinsame Ziel des Abbaus von Hürden durch jederzeitige Bezahlungsmöglichkeit und Zugang der Nutzerinnen und Nutzer könnte dadurch beeinträchtigt werden und Betreiber die, für Nutzerinnen und Nutzer, unvorteilhafte Praxis bestimmter, begrenzt zugängliche Ladepunkte und Begrenzung auf bestimmte, insbesondere geschlossene Bezahlungssysteme fortsetzen.

5 Kontakt

Herr Christian Schollmeyer
Abteilungsleiter
Leiter Digital Payment
Digitalisierung und Payment
Deutscher Sparkassen- und Giroverband e. V.
Charlottenstraße 47 10117 Berlin
Tel.: +4930202255560
Mobil +491608860662
Fax +4930202255554
christian.schollmeyer@dsgv.de

Herr Dr. Friedrich Paulsen
Abteilungsleiter
Politische Koordination
Deutscher Sparkassen- und Giroverband e. V.
Charlottenstraße 47
D-10117 Berlin
Tel.: +49 30 20225 5233
Mobil: +49 152 28200113
Fax: +49 30 20225 5325
friedrich.paulsen@dsgv.de