

Stellungnahme

zu dem Referentenentwurf zur zweiten
Verordnung zur Änderung der
Ladesäulenverordnung

Stand: 21. Dezember 20206



I. Einleitung

Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. Insgesamt erwirtschaften in Deutschland 300.000 Einzelhandelsunternehmen mit drei Millionen Beschäftigten an 450.000 Standorten einen Umsatz von rund 535 Milliarden Euro jährlich. Im HDE sind Unternehmen aller Branchen, Größenklassen und Vertriebswege mit rund 100.000 Betriebsstätten organisiert. Sie stehen für rund 75 Prozent des Einzelhandelsumsatzes in Deutschland.

Der Einzelhandel ist bereits heute Betreiber einer Vielzahl von Ladepunkten. Es zeichnet sich ab, dass sich das Angebot von Ladesäulen auf Parkplätzen zu einem Wettbewerbsfaktor entwickelt. Es liegt dazu im unternehmerischen Interesse der Handelsunternehmen, ihren Kunden entsprechende Ladeoptionen anzubieten. Zusätzliche Kundenservices sind gerade im hoch wettbewerbsintensiven Lebensmitteleinzelhandel ein starkes Argument der Kundenbindung. Das unkomplizierte Laden eines batteriebetriebenen Kfz auf den Kundenparkplätzen liegt daher nahe.

Der wirtschaftliche Betrieb einer Ladesäule ist trotz staatlicher Förderung auf weite Sicht nicht absehbar. Hohe Kosten der Ladesäule selbst, sowie Anschluss- und Betriebskosten stehen in keinem Verhältnis zu den erwarteten Einnahmen aus dem Betrieb. Aus diesem Grund sollten Ladesäulen zu möglichst günstigen Preisen angeboten werden.

Der Betrieb von Ladesäulen muss daher in einem Gesamtkontext gesehen werden, der sich aus dem erwarteten Nutzen des Betreibers und den zu tragenden Kosten ergibt. Kundenservice und Kundenbindung sowie Einnahmen aus dem Betrieb auf der einen Seite müssen daher in einem akzeptablen Verhältnis mit den Kosten der Anschaffung und des Betriebs stehen. Handelsunternehmen benötigen hier eine möglichst hohe Freiheit in der Gestaltung des Angebotes von Ladepunkten.

In diesem Zusammenhang sollte die Ladesäulenverordnung keine Einschränkungen festschreiben, die den Betrieb von Ladesäulen im Gesamtkonzept des Handels erschweren.

Seit Jahren klagt der Einzelhandel zudem über hohe Kosten der Zahlungsverfahren. Insbesondere die Kosten der globalen Kartenzahlungssysteme stehen im Fokus der Klagen. Auf europäischer Ebene wurde daher die Verordnung über Interbankenentgelte für kartengebundene Zahlungsvorgänge (EU 2015/751) erlassen, die bestimmte Gebührenarten im Zusammenhang der Kreditkartenzahlungen deckelt. Seitdem ist zu beobachten, dass die Kartenorganisationen weitere bislang nicht regulierte Gebührenarten (sogenannte Scheme Fees) erheblich angehoben haben. Es bleibt daher weiterhin das Ziel des Handels und vieler Wettbewerbsbehörden, die Gebührenpolitik der Kartensysteme zu begrenzen.

Derzeit wird auf deutscher und europäischer Ebene intensiv über die Abhängigkeiten Europas von globalen Kartensystemen diskutiert. Sowohl die Bundesbank als auch die EU-Kommission sowie die EZB begrüßen daher das Vorhaben einiger europäischer Banken zur Einführung eines europäischen Zahlverfahrens. Die technische Ausgestaltung des Verfahrens ist derzeit noch offen. Die Beschränkung der Kosten für Kreditkarten sowie die Schaffung größerer Unabhängigkeit Europas von globalen Kreditkartensystemen kann daher als politische Zielsetzung erkannt werden.

In diesem Zusammenhang sollte die Ladesäulenverordnung anbieter- und technologieneutral bleiben, damit derzeitige Entwicklungen hin zu globalen Zahlverfahren nicht zusätzlich befördert werden.



II. Zu den gesetzlichen Änderungen im Einzelnen

Im Folgenden beschränken wir uns auf die Formulierung des § 4.

Ggf. erfolgt eine weitere Positionierung zu anderen Teilen des Entwurfes.

Zu § 4 Punktueller Aufladen

Keine Bevorzugung globaler Kreditkartensysteme

In § 4 Nummer zwei wird der Betreiber einer Ladesäule dazu verpflichtet, *„an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Kreditkartensystems“* anzubieten.

Mit der Formulierung *„gängiges Kreditkartensystem“* ist eine faktische Festlegung auf die wenigen globalen Kreditkartensysteme verbunden. Damit würde die Ladesäulenverordnung weit über bisherige Formulierungen in anderen Rechtsgrundlagen hinausgehen. Beispielsweise sieht der § 312a BGB eine *„gängige und zumutbare unentgeltliche Zahlungsmöglichkeit“* vor. Damit wird eine technologie- und anbieteroffene Formulierung gewählt, die einerseits die Gestaltungsmöglichkeiten des Zahlungsempfängers berücksichtigt und andererseits die berechtigten Interessen des Zahlers aufnimmt. Im Ergebnis bildet sich ein zufriedenstellendes Marktangebot mit gewünschter Marktabdeckung.

Der Begriff *„Kreditkartensystem“* wird nicht definiert und lässt Fragen offen. In der Begründung zum Entwurf heißt es: *„Zu den gängigen Kreditkartensystemen zählen insbesondere Mastercard und VISA, die weltweit genutzt werden.“* Die Formulierung macht deutlich, dass in der Konsequenz eine Stärkung dieser beiden Zahlungssysteme erreicht würde, ein Ausweichen auf andere Verfahren würde quasi unmöglich. Dies konterkariert die Bemühungen von EZB und EU-Kommission, die derzeit Pläne vorantreiben, um Europa von derartigen Anbietern unabhängiger zu machen.

Zahlungssysteme, die regional eine weitere Verbreitung genießen oder neue Zahlungstechnologien, die nicht mehr auf den Datenträger *„Karte“* basieren, werden im Verordnungsentwurf allenfalls als zusätzliche Option gestattet. Die Ladesäulenverordnung ist in großen Teilen zukunftsgerichtet. Ausgerechnet in dem Punkt der Bezahlung von Ladeleistungen ist dies allerdings nicht der Fall. Das erklärte Ziel (siehe Begründung zu §4) ist es, *„das Angebot einer Kreditkartenzahlung auch Fahrern von Elektromobilen aus dem europäischen Ausland das grenzüberschreitende Laden zu ermöglichen“*. Dass dies aber alle Bürger ohne Kreditkarte dazu zwingen würde, derartige Karten anzuschaffen, wird vorausgesetzt. Es kann durch eine anbieterunabhängige Formulierung ebenso erreicht werden.

Ladesäulenbetreiber haben das Ziel, eine möglichst breite Kundengruppe anzusprechen um ihre Ladepunkte auszulasten. Es liegt daher im eigenen Interesse jeden Betreibers, eine Auswahl an Zahlungssystemen zu schaffen, die möglichst jeden Kunden zufriedenzustellen. Die Vorgabe des Gesetzgebers zur Etablierung bestimmter Zahlverfahren würde jedoch die unternehmerische Freiheit des Betreibers einschränken und Konditionenverhandlungen mit Anbietern erschweren.

Die quasi-gesetzliche Bevorzugung von einzelnen Zahlungsmarken sollte daher vermieden werden, die Konzentration auf *„Kreditkartensysteme“* sollte systemoffen umformuliert werden.



Alternativer Textvorschlag für § 4 Nr. 2:

„...an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mindestens mittels **einer gängigen und zumutbaren unbaren Zahlungsmöglichkeit eines gängigen Kreditkartensystems** anbietet

Technologieoffene Gestaltung der Vorgaben an Bezahlssysteme

In §4 Nr. 2 a bis c wird zudem die genaue Art der Übertragung bzw. Initiierung der Transaktion beschrieben. Dabei werden konzeptionelle Unklarheiten geschaffen. In Unterpunkt a) wird auf das entsprechende Gerät abgezielt, das in der Ladesäule enthalten sein soll. Dagegen wird in Punkt b) auf die Art der Übermittlung abgezielt, die zwischen Karte/Mobilgerät und Ladesäule erfolgen sollte. Die Begründung führt aus, dass in Fall a) ein „Kartenterminal mit einem Chip- und Magnetstreifenleser“ gemeint ist, „bei dem die jeweilige Karte physisch eingeführt wird“. Im Fall b) wird auf die kontaktlose Übertragung mittels NFC verwiesen.

In beiden Fällen muss die Ladesäule ein physisches Zahlungsterminal und ein Lesegerät enthalten. Der Unterschied besteht darin, dass im ersten Fall ein Chip- und Magnetstreifenleser und im zweiten Fall ein NFC-Leser eingebaut sein muss.

Weiterhin wird in der vorgesehenen Formulierung ein möglicher anderer Weg der Übertragung ausgeschlossen. Insbesondere die Übertragung mittels QR-Code-Technologie wird außer Acht gelassen. Die Verordnung sollte daher an dieser Stelle technologieoffen formuliert werden und die Art der Datenübertragung offen lassen.

Alternativer Textvorschlag § 4 Nr. 2 a):

a) über ein Zahlungsterminal **Kartenterminal mit Lesegerät** oder

b) kontaktlos durch Vorhalten einer Karte oder eines mobilen Endgeräts, jeweils mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation oder

Klarstellung zu §4 Nr. 2 c)

Die Begrifflichkeiten „mobile Webseite“ in §4 Nr.2 c und „gängiges webbasiertes System“ im folgenden Absatz bedürfen einer klaren Abgrenzung. Nach unserem Verständnis referenziert der Begriff „mobile Webseite“ auf die „Hosted Payment Page“, also auf die Checkout-Webseite eines Payment Service-Anbieters, analog zur Chekout-Seite eines Onlineshops. Der Begriff „gängiges webbasiertes System“ ist dagegen eine App-basierte Chekcout-Lösung. Wir schlagen hierzu vor, in § 2 entsprechende Begriffsdefinition zu ergänzen.

Klarstellung zu § 8

Es bestehen Unklarheiten über die Anwendbarkeit der Ladesäulenverordnung für den Zeitraum von 14.12.2017 bis 31.12.2022. Es sollte klargestellt werden das im o.g. Zeitraum die bisherige Version der Ladesäulenverordnung heranzuziehen ist.



III. Fazit

Die Formulierungen des § 4 sollten technologieoffen sein und nicht auf die Bevorzugung großer Zahlungssysteme ausgelegt werden.

Im Entwurf werden Beschränkungen auf bestimmte Technologien vorgenommen, die mögliche künftigen Entwicklungen und Systeme benachteiligen könnten. Insbesondere die Bezahloptionen mittels QR-Technologie werden nicht berücksichtigt, obwohl sie in anderen Ländern bereits eine weitreichende Marktabdeckung erreicht haben.

Der gewichtigste Punkt ist jedoch die Bevorzugung der globalen Kreditkartensysteme, die insbesondere in der Begründung zum Entwurfstext hervorgehoben werden. Dies widerspricht den Bemühungen der Politik, unabhängig von derartigen Anbieter zu werden. Der HDE empfiehlt daher die anbieterneutrale Formulierung nach dem Beispiel des BGB. Danach sollte „eine gängige und zumutbare unbare Zahlungsmöglichkeit“ angeboten werden.