

EINFACHES LADEN FÜR ALLE VERBRAUCHER ERMÖGLICHEN

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zum Entwurf der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (LSV)

Eine moderne und zukunftsfähige Ladeinfrastruktur zeichnet sich dadurch aus, dass E-Auto-Fahrer ihr Auto überall und unkompliziert aufladen können. Dies ist bisher nicht gewährleistet. Die Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung soll dafür sorgen, dass die Ladeinfrastruktur verbraucherfreundlicher wird. Der vzbv begrüßt den Entwurf in weiten Teilen, sieht jedoch Nachschärfungsbedarf bei verschiedenen Punkten.

Der vzbv begrüßt insbesondere, dass der Verordnungsentwurf Ladepunkten auf Supermarkt- und Kundenparkplätzen sowie in Parkhäusern eine wichtige Rolle zur Verwirklichung einer hinreichenden Ladeinfrastruktur zugesteht und für diese somit die Anforderungen an eine moderne Ladeinfrastruktur gelten. Standortinformationen und dynamische Daten wie der Belegungsstatus über eine standardisierte Schnittstelle sowie die Möglichkeit mit Karte zu bezahlen kann das Laden für Verbraucher und Verbraucherinnen¹ einfacher und komfortabler machen und ihnen den Umstieg auf die Elektromobilität erleichtern. Die alleinige Bezahlungsmöglichkeit mittels eines gängigen Kreditkartensystems ist jedoch nicht ausreichend und kann Verbraucher ausschließen. Da nicht jeder eine Kreditkarte besitzt beziehungsweise bekommt, muss auch die Bezahlung mittels Debitkarte verpflichtend angeboten werden. Die Übergangsfristen sind teilweise zu lang und wo möglich sollten auch bereits im Betrieb befindliche Ladesäulen einbezogen werden.

Der vzbv begrüßt:

❖ **Größtmögliche Anwendbarkeit der LSV**

Der vzbv begrüßt, dass Ladepunkte auf Supermarkt- oder Kundenparkplätzen sowie in Parkhäusern laut der Verordnung nunmehr unter die öffentlich zugänglichen Ladepunkte fallen. Da Ladepunkte auf Einzelhandelsflächen insbesondere innerstädtisch in der Zukunft eine besondere Bedeutung für E-Autobesitzer haben werden, ist es zu begrüßen, dass die Anforderungen für das spontane bzw. Ad-hoc-Laden und eine standardisierte Schnittstelle auch für diese Ladepunkte obligatorisch sind. Vorangegangene Definitionsvorschläge, nach denen zwischen uneingeschränkt und eingeschränkt öffentlichen Ladepunkten

¹ Die im weiteren Text gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf Personen aller Geschlechter. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Mehrfachbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

unterschieden wird, sind nicht zielführend, da so Schlupflöcher für die Umgehung der Anforderungen an das Ad-hoc-Laden und standardisierte Schnittstelle geschaffen würden. Die neue Definition öffentlicher Ladepunkte sollte in jedem Fall beibehalten werden, um der Relevanz der Ladepunkte auf Supermarkt- und Kundenparkplätzen gerecht zu werden. Die ausführliche Erläuterung in der Begründung zum Gesetzesentwurf schafft zudem zusätzliche Rechtssicherheit.

❖ **Schnittstelle für Preisinformationen am Ladepunkt**

Der vzbv begrüßt, dass eine standardisierte Schnittstelle für die Übermittlung von Daten für öffentliche Ladesäulen Pflicht werden soll. Standortinformationen und dynamische Daten wie der Belegungsstatus sind für Verbraucher entscheidend. Eine Schnittstelle ermöglicht es auch, Strompreise bzw. Ladekosten direkt an der Ladesäule den Kunden zur Verfügung zu stellen. Die Transparenz, heute noch ein Manko beim öffentlichen Laden, kann so gesteigert werden.

Der vzbv fordert:

❖ **Ad-hoc Laden muss mit Debit- und Kreditkarte gleichberechtigt angeboten werden**

Der vzbv kritisiert, dass bei den Anforderungen für das punktuelle Aufladen nur das Bezahlen mittels Kreditkarte verpflichtend angeboten werden muss. Dies widerspricht der aktuellen Lebenssituation vieler Verbraucher. Während die Kreditkarte für Fahrer von Elektromobilen aus dem europäischen Ausland durchaus sinnvoll ist, haben wir in Deutschland die Situation, dass viele Menschen keine Kreditkarte besitzen. Debitkarten sind mit 111,6 Millionen Karten deutlich stärker verbreitet, fast jeder deutsche Bankkunde besitzt eine solche. Kreditkarten sind dies mit 35,9 Millionen in deutlich geringerem Maße.² Da Kreditwürdigkeit eine gute Bonität, also regelmäßiges Einkommen sowie eine positive Schufa-Auskunft voraussetzt, besteht die Gefahr, dass gerade einkommensschwächere Verbraucher in der E-Mobilität benachteiligt werden.³ Denn die vorliegende Formulierung würde dazu führen, dass Personen ohne Kreditkarte in vielen Fällen weiterhin nicht spontan, das heißt ohne Vertrag, laden können. Dies würde keine Verbesserung der derzeitigen Situation darstellen. Darüber hinaus ist die Formulierung „gängiges“ Kreditkartensystem zu kritisieren. Dies ist sehr unspezifisch. In der Begründung zum Gesetzestext ist spezifiziert worden, dass „insbesondere“ Mastercard und VISA als gängige Kreditkartensysteme zählen, jedoch nicht ausschließlich. Die Wahl eines anderen Kreditkartensystems, welches insbesondere in Deutschland wenig verbreitet ist, ist somit möglich. Dies würde die Nutzbarkeit zusätzlich einschränken.

² <https://www.bundesbank.de/de/aufgaben/unbarer-zahlungsverkehr/veroeffentlichungen/fakten-zum-zahlungsverkehr-in-deutschland-2019-843558>

³ Siehe dazu: Verbraucherzentrale Niedersachsen Faktenblatt: Kreditkarten - Überflüssig oder unverzichtbar? <https://www.verbraucherzentrale-niedersachsen.de/sites/default/files/medien/140/dokumente/Faktenblatt-Kreditkarten.pdf>

Der vzbv fordert, dass das Bezahlen beim punktuellen Laden gleichberechtigt mittels Debit- und Kreditkarte angeboten werden muss. Dies erleichtert vor allem neuen E-Auto-Nutzern den Umstieg auf die Elektromobilität, da ein vertrautes Zahlungsmittel genutzt werden kann. Bei allen drei Zahlungsoptionen (§4 (2) a – c LSV) gibt es keine technischen Gründe, die eine Mitaufnahme von Debitkarten als Verpflichtung ausschließen würden. So ist es zum Beispiel möglich, die Bezahlung mit Debitkarte nach §4 (2) a LSV auch ohne PIN zu ermöglichen. Auch in Bezug auf Sicherheitsaspekte gibt es keinen Grund, warum Kreditkarten Debitkarten vorgezogen werden sollten. Die Anforderungen an die Starke Kundenauthentifizierung nach der Zweiten Zahlungsdiensterichtlinie (PSD2) sind dieselben wie für Kreditkarten, insbesondere in Hinblick auf kontaktloses Bezahlen. Sofern Kartenzahlungen ermöglicht werden sollen, erscheint eine Diskriminierung zwischen den beiden Instrumenten daher nicht begründet.

❖ Übergangsfristen verkürzen

Bezüglich der Übergangsregelungen nach § 8 LSV für die Anforderungen an das punktuelle Aufladen gemäß § 4 (2) a - c LSV sind die langen Übergangsfristen aus Sicht des vzbv zu kritisieren. Während die Optionen nach den Buchstaben a und b bauliche Änderungen bedingen und dies sowohl entwicklungs- als auch produktionsseitig zeitlich berücksichtigt werden muss, ist die Lösung nach Buchstabe c ohne Hardwareänderungen umsetzbar. Die Entwicklung entsprechender Backend-Lösungen ist deutlich schneller möglich. Deshalb muss bei Wahl der Option c diese Anforderung bereits für alle neuen Ladesäulen, die ab 30. Juni 2021 in Betrieb genommen werden, gelten. Dieses Datum würde auch eine Kongruenz zu den Übergangsregelungen für § 3 (4 und 6) LSV bedeuten. Da es auch bei bereits bestehenden Ladesäulen möglich ist, die Anforderungen gemäß § 4 (2) c LSV umzusetzen, sieht es der vzbv als sinnvoll an, auch bereits im Betrieb befindliche Ladesäulen einzubeziehen.

Weitere Punkte für eine verbraucherfreundliche Ladesäulenverordnung:

Die in §3 (1) LSV vorgesehene Änderung, dass Normalladepunkte künftig allein mit angeschlagenem Kabel ausgestattet werden dürfen, ist grundsätzlich zu begrüßen. Dies ist jedoch nur verbraucherfreundlich, wenn das Kabel eine Länge hat, die die Kompatibilität mit allen am Markt befindlichen E-Autos sicherstellt. Konkret: Wenn eine Ladesäule zwei Parkplätze bedient, also mittig zwischen beiden steht, muss auch bei Vorhandensein der Ladebuchse vorne links am Auto und dem Standort der Ladesäule hinten rechts am Fahrzeug, das angeschlagene Kabel lang genug sein. Dies ist nötig, damit Verbraucher ihrer Pflicht zum Parken in Fahrtrichtung beim Längsparken (Straßenverkehrsordnung - StVO) nachkommen können, und sollte in der Ladesäulenverordnung noch ergänzt werden.

Für Verbraucher ist es wichtig, dass möglichst viele Ladesäulen genutzt werden können. Bisher konnte die Regulierungsbehörde gemäß § 6 LSV Ladesäulen lediglich stilllegen, wenn Anforderungen nicht eingehalten wurden. Dank der geplanten Änderung soll es der Regulierungsbehörde auch ermöglicht werden, die Nachrüstung von Ladepunkten zu verlangen. Der vzbv begrüßt diese Änderung. Allerdings ist es dem vzbv nicht nachvollziehbar, warum in § 6 (3) LSV nur auf Schnellladepunkte Bezug genommen wird (konkret auf § 5 (2) LSV). Auch bei Normalladepunkten sollte der Betrieb in einem zweiten Schritt untersagt werden können, wenn die Nachrüstung nach § 6 (2) LSV nicht erfolgt.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

mobilitaet@vzbv.de