

Stellungnahme zum Entwurf der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (LSV)

des

Zentralverbands der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V. (ZVEI):

Wir begrüßen die Intention der Bundesregierung das Laden von Elektrofahrzeugen praktikabler, verlässlicher und damit nutzerfreundlicher zu gestalten. Wir haben nachfolgend einige aus unserer Sicht als besonders wichtig zu berücksichtigende Punkte aufgeführt:

- § 2 Nr. 9 LSV Begriff „öffentlicher Ladepunkt“

Wir begrüßen die erfolgte Klarstellung in der Definition einerseits, da so die Betreiber / Eigentümer /Besitzer die Möglichkeit erhalten durch einfache Maßnahmen einen Ausschluss von den Vorgaben der LSV vorzunehmen. Dies erhöht im Vergleich zum vorherigen Zustand die Rechtssicherheit.

Zu berücksichtigen ist aber, dass dies in die Möglichkeit eröffnen könnte, proprietäre Ladenetze vorzuhalten, da dann die LSV nicht gälte. Denn im Gegensatz zur vorigen Fassung wäre für diese Bereiche offensichtlich nicht mehr die Einhaltung der LSV in Bezug auf die Steckvorrichtungen gefordert.

- § 3 Abs. 3 LSV Interoperabilität

Gemäß den Begriffsbestimmungen in § 2 Abs. 7 zu Normalladestellen und 8 Schnellladestellen, ist jeder Ladepunkt eine Einrichtung, an der nur ein Fahrzeug laden kann. Das ist für einen Tripple 50kW Charger o.k. aber bei manchen Chargern (Bspw. SiCharge D) kann man zwei Autos parallel laden. Damit gäbe es an dieser Ladestelle dann zwei Ladepunkte. Dies führt zu Problemen wenn diese mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015, ausgerüstet werden müssten und nicht CHAdeMO entsprechen dürften.

Hier wird um Klarstellung gebeten.

- § 3 Abs. 6 LSV Einsatz des SMGW

Es wird grundsätzlich begrüßt, dass systemkritische, energiewirtschaftliche Steuerungen über das Smart-Meter Gateway realisiert werden sollen. Wichtig ist jedoch, dass bestehende Geschäftsmodelle, die nicht über ein Smart-Meter Gateway kommunizieren durch diese Neuregelung nicht behindert werden. Auch ist aus Sicht der Industrie wichtig, dass nicht rein deutsche Lösungen verfolgt werden, sondern Anwendungen auch europäisch nutzbar sind.

Sinnvoll erscheint die Möglichkeit, dass ein einzelner Smart Meter Gateway (SMGW) am Netzanschlusspunkt vor einem Ladepark als ausreichend angesehen würde. Der Netzbetreiber könnte so die Vorgaben für das Lastprofil im Netzübergabepunkt an die Ladestation senden. Die Ladestation regelte dann die Ladepunkte innerhalb der Vorgaben

des Ladeprofiles.

Alternativ wäre die Übergabe des Lastprofils an den Backendprovider denkbar, der seinerseits die Vorgaben an den Ladepark weitergäbe. Beide Varianten einer Umsetzung sollten möglich sein.

Eine Verpflichtung für den Einbau einer SMGW an jeder Ladesäule würde den schnellen Hochlauf der Ladeinfrastruktur verteuern, gefährden und ist auch nicht erforderlich.

Fragen bestehen hinsichtlich des Begriffs „energiewirtschaftlich relevante Lade- und Steuerungsvorgänge“ da nicht klar ist, was darunter zu verstehen ist.

- § 4 Nr. 2 LSV Kreditkarte als zentrales Zahlungsmittel

Die Ermöglichung der Einrichtung von Zahlungen per Kreditkarte begrüßen wir. So kann gewährleistet werden, dass für den jeweiligen Einsatzort die effizienteste und kostengünstigste Lösung gefunden werden kann.

- § 4 Nr. 2c LSV :

~~Bitte um Streichung des Satzes: [...] Zusätzlich kann die Bezahlung mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht werden, wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind. [...]~~

Der Grund liegt in folgendem:

- Der Nachsatz suggeriert, dass das webbasierte System zusätzlich angeboten werden kann, was gegen die Gleichberechtigung der webbasierten Lösung c.) im Vergleich zu a.) und b.) spricht.
- Auch Terminal und mobiles Endgerät müssen den Mindeststandard Englisch + Deutsche Sprache erfüllen.

Weiterhin sollte die browserbasierte Lösung über eine kostenlose Webseite als Option a.) aufgeführt werden, da es sich um die günstigste Variante handelt und die LIS nicht unnötiger Weise verteuert werden sollte. Der Einsatz zusätzlicher Hardware (Terminal, NFC-Reader) ist insbesondere für kleinere Ladeleistungen ein erheblicher Kostenfaktor und verhindert den Business-Case.

In diesem Zusammenhang **wird auch die hierfür herangezogene Begründung im Referentenentwurf kritisch gesehen,**

- insbesondere die folgende Aussage auf Seite 14 Absatz 2, Satz 1: *„Unter Berücksichtigung aller Zahlungsformen wären die Kosten bei Kassen-/ Terminalbasierten Lösungen vergleichsweise geringer“.*
- Zusätzlich wird auch um Klarstellung zu S. 15, Absatz 2 gebeten: *„Diese Mehrkosten gegenüber den Bezahlern ergeben sich aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung beim Ad-hoc-Laden im Falle einer bargeldlosen Bezahlung ein gängiges Kreditkartensystem anbieten zu müssen. Die bisher überwiegend angebotenen Web-/App-basierten Bezahlssysteme würden zukünftig nicht mehr den Mindestanforderungen des § 4 LSV entsprechen. Um gesetzeskonform zu handeln, müssen die Betreiber daher zusätzlich ein kartenbasiertes System anbieten.“* Dieser

Absatz suggeriert, dass man ein physisches kartenbasiertes System anbieten muss und die unter §4 Punkt 2c. beschriebene webbasierte Lösung nicht gleichwertig ist. Eine Klarstellung der Gleichberechtigung ist an dieser Stelle erforderlich.

- Wir bitten um Streichung des folgenden Absatzes auf Seite 23, Absatz 1: *„Zusätzlich zu den genannten Varianten kann die Bezahlung optional mittels eines gängigen webbasierten Systems (z.B. per App, PayPal, Sofortüberweisung) ermöglicht werden, wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind. Sofern keine kostenlose mobile Webseite angeboten wird, muss in diesem Fall der Zugang zu mindestens einer Variante des webbasierten Direktbezahls kostenlos ermöglicht werden“*. Dieser Fall ist mit drittens (Absatz vorher) abgedeckt und entsprechend sollte dieser Zusatz entfallen, um keine Missverständnisse hinsichtlich der Gleichberechtigung der unter § 4 Nr. 2c beschriebenen Lösung aufkommen zu lassen.

Ergänzend nehmen wir Bezug auf das ZVEI-Positionspapier „Bezahlsysteme an Ladeinfrastruktur“.