

## **STELLUNGNAHME**

zum überarbeiteten Entwurf der Zweiten Änderungsverordnung zur Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV)

Berlin, 17.12.2020

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) vertritt rund 1.500 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit mehr als 275.000 Beschäftigten wurden 2018 Umsatzerlöse von rund 119 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 12 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen große Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 62 Prozent, Erdgas 67 Prozent, Trinkwasser 90 Prozent, Wärme 74 Prozent, Abwasser 44 Prozent. Sie entsorgen jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen durch getrennte Sammlung entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 67 Prozent die höchste Recyclingquote in der Europäischen Union hat. Immer mehr kommunale Unternehmen engagieren sich im Breitbandausbau. 190 Unternehmen investieren pro Jahr über 450 Mio. EUR. Sie steigern jährlich ihre Investitionen um rund 30 Prozent. Beim Breitbandausbau setzen 93 Prozent der Unternehmen auf Glasfaser bis mindestens ins Gebäude.

**Verband kommunaler Unternehmen e.V.** · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin  
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · [info@vku.de](mailto:info@vku.de) · [www.vku.de](http://www.vku.de)

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung der Stellungnahme einverstanden.  
Sofern Kontaktdaten von Ansprechpartnern enthalten sein sollten, bitten wir, diese vor einer Veröffentlichung zu schwärzen.

Der VKU bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem überarbeiteten Entwurf der Ladesäulenverordnung Stellung zu nehmen. Kommunale Akteure betreiben mehr als die Hälfte der bei der Bundesnetzagentur registrierten öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland. Sie leisten damit vor Ort wichtige Beiträge zum Erfolg der Elektromobilität und werden ihr Engagement mit Blick auf die steigenden Neuzulassungen bei den Elektrofahrzeugen weiter ausbauen.

Der VKU sieht die **Notwendigkeit der Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens**. Vor allem gilt es, wichtige Potenziale, wie das Destination Charging zu aktivieren und den Ladepunktbetreibern langfristige Rechtssicherheit zu gewähren.

Einen grundsätzlichen Hinweis erlauben wir uns zu den Regelungsvorschlägen des vorliegenden Verordnungsentwurfs: **Die damit verfolgten Ziele erschließen sich in wesentlichen Punkten erst durch die Lektüre der Verordnungsbegründung**. Ohne diese Erläuterungen sehen wir nach wie vor erhebliche Spielräume in der Rechtsanwendung. Deswegen möchten wir darüber informieren, dass es uns in Anbetracht der kurzen und am Jahresende zeitlich ungünstig gelegenen Stellungnahmefrist nicht möglich war, zu zentralen Regelungsentwürfen (insbesondere der Definition des öffentlich zugänglichen Ladepunkts und des einheitlichen Bezahlverfahrens) eine abgestimmte Position zu entwickeln. Wir behalten uns deswegen die Weiterentwicklung unserer Position vor.

## Positionen des VKU in Kürze

- › Dialogprozess zur **Definition oder Präzisierung des Begriffs „individuell bestimmter Personenkreis“** im Verordnungstext mit dem Ziel, die Fälle, in denen die LSV nicht zur Anwendung kommen soll eindeutig zu bestimmen.
- › Prüfung der Notwendigkeit, ob die Regelungen zum **Einsatz des Smart-Meter-Gateways** bereits jetzt und im Rahmen der Ladesäulenverordnung geregelt werden sollen. Außerdem Sicherstellung der Verfügbarkeit geeigneter Hardware vor Ablauf der Übergangsregelung einer entsprechenden Regelung. Ablehnung von Nachrüstverpflichtungen für rechtskonform aufgebaute Ladeeinrichtungen.
- › Ablehnung der Festlegung eines „einheitlichen Bezahlverfahrens“. Stattdessen Anregung, einen Kriterienkatalog für sichere, barrierefreie, kundenfreundliche und im europäischen Kontext anschlussfähige Bezahlmöglichkeiten zu entwickeln.

## Stellungnahme

### Zu Artikel 1, Nummer 1 Buchstabe j) (zu § 2 Nummer 9)

#### Regelungsvorschlag:

Vorweg soll klargestellt werden, dass die Mitgliedsunternehmen des VKU zu diesem Punkt **keine abgestimmte Position** erarbeiten konnten.

Grundsätzlich ist es zunächst erforderlich, den Begriff des "individuell bestimmbareren Personenkreises" im Text der Verordnung zu erläutern oder in einem Anhang einzugrenzen. Dazu sollten die Ausführungen der Verordnungsbegründung in erster Annäherung in eine eigene Definition an geeigneter Stelle im Verordnungstext überführt werden, zum Beispiel:

*„Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber auf diese Weise bei Bedarf individuell identifizieren kann. Dies ist typischerweise bei einer Mitgliedschaft, einer Anmeldung oder Registrierung (...) der Fall.“*

Abgesehen davon ist **fraglich, ob eine klare Begriffsbestimmung und Eingrenzung der Ausnahmen von der LSV im Verordnungstext überhaupt sinnvoll untergebracht werden können**, weshalb ein sachdienlicher Regelungsentwurf unseres Erachtens in einem Stakeholderprozess erarbeitet werden sollte. Die Formulierung der Verordnungsbegründung „... die aufgrund eines von dem Betrieb des Ladepunktes eindeutig abgrenzbaren, primären Geschäftsbetriebs erforderlich ist ...“ (das trifft im Grunde auch auf Einkaufszentren zu) lässt nämlich trotz der anschließenden Beispiele eine weite Auslegung zu und es steht zu befürchten, dass die damit entstehende Gesetzeslücke in der Entwicklung von Betriebs- und Geschäftsmodellen mündet, die vom Gesetzgeber so nicht beabsichtigt waren.

Aus den genannten Gründen können wir dem vorliegenden Verordnungsentwurf in diesem Punkt nicht zustimmen und regen die Weiterentwicklung im Dialog mit den betroffenen Verbänden an.

#### Begründung:

Der jetzt weiterentwickelte Regelungsvorschlag kommt dem Zweck, im Vergleich zur bestehenden Regelung eine Differenzierungsmöglichkeit zwischen verschiedenen Anwendungsfällen des Aufbaus von Ladeinfrastrukturangeboten einzuführen, nahe. Er ist im Prinzip geeignet, auch den wichtigen Bereich des so genannten Destination-Charging (Ferienwohnungen, Arztpraxen etc.) zu erschließen. In diesen Fällen, können mit Blick

auf die Anreizwirkung für die potenziellen Investoren nicht dieselben Anforderungen gestellt werden, wie an eine Ladesäule auf öffentlichem Straßenland oder einen Schnellladepark an einem Autobahnkreuz.

Gleichwohl weist der jetzige Regelungsvorschlag noch großen Auslegungsspielraum auf. Erst die Lektüre der Verordnungsbegründung erhellt den Zweck der Regelung, jedoch auch die Kenntnis des Begründungstextes lässt Fragen offen. Es ist grundsätzlich fraglich, ob das bloße Erfordernis einer einschränkenden Beschilderung sicherstellen kann, dass damit nicht Spielräume für die Schaffung exklusiver Ladeangebote jenseits der Anwendungsfälle entstehen, die mit der Regelung adressiert werden sollen.

### **Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe e) (§ 3 Absatz 6)**

#### **Regelungsvorschlag:**

Auch in diesem Regelungsentwurf wird erst nach der Lektüre der Verordnungsbegründung klargestellt, dass als Einbauort des Smart-Meter-Gateways, so wie es mit Blick auf den angestrebten Erfolg sinnvoll ist, der Netzanschlusspunkt gemeint ist. Der Entwurf des Verordnungstextes selbst legt nahe, dass über das Gateway die Ladepunkte gesteuert werden sollen.

Davon abgesehen stellt sich aber die Frage, ob eine solche Regelung bereits jetzt eingeführt werden soll und ob es notwendig ist, dies in der Ladesäulenverordnung vorzunehmen. Es sollte geprüft werden, ob die Regelung im Messstellenbetriebsgesetz sinnvoller ist.

Eine eventuelle Übergangsfrist sollte dynamisch gestaltet werden, für den Fall, dass nach Ablauf der Übergangsfrist die Verfügbarkeit geeigneter Hardware nicht sichergestellt werden kann. Zudem fordern wir, auf jegliche Nachrüstungsverpflichtungen bis dahin rechtskonform aufgebauter Ladeeinrichtungen zu verzichten, da dies für die Betreiber eine unzumutbare wirtschaftliche Belastung darstellen würde.

#### **Begründung:**

Zur Frage des Zeitpunkts der Einführung dieser Regelung verweisen wir auf die derzeit noch laufenden Beratungen der BMWi/BSI-Roadmap-Prozess "Weiterentwicklung Smart-Meter-Gateway" (Taskforce Smart Mobility). Der VKU hält es für sinnvoll, das Ergebnis der Beratungen abzuwarten und die Regelungen bezüglich des Einsatzes von Smart-Meter-Gateways in Ladeeinrichtungen erst danach in einem geeigneten Regelwerk einzuführen.

Zur Frage der Verfügbarkeit geeigneter Hardware ist vor allem zu prüfen, ob der Einsatz von Smart-Meter-Gateways und die netzseitige Einflussnahme auf die Ladeeinrichtungen beispielsweise eichrechtliche Relevanz entfaltet. Sollte dies der Fall sein, zeigen die Erfahrung der vergangenen Jahre mit der Dauer der Konformitätsbewertungsverfahren, dass hier ein entsprechender Vorlauf einzuplanen ist, bevor die Verpflichtung zum Einbau greifen kann. Die entsprechenden Übergangsregelungen müssen demzufolge so gestaltet sein, dass sowohl die Hardwarehersteller als auch die Ladepunktbetreiber diese Regelung umsetzen können.

Eventuelle Nachrüstpflichten für bereits rechtskonform errichtete Ladeeinrichtungen lehnt der VKU ab. Hier ist ein langfristig verbindlicher und verlässlicher Rechtsrahmen anzustreben. Die wirtschaftliche Situation der Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte ist nach wie vor schwierig, so dass Nachrüstungen wirtschaftlich nicht zumutbar sind.

### **Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c) (§ 4)**

#### **Regelungsvorschlag:**

Der VKU spricht sich grundsätzlich **gegen eine Festlegung eines einheitlichen Bezahlverfahrens** aus. Wir halten es für sinnvoller, gesetzliche Mindestanforderungen an sichere, barrierefreie, kundenfreundliche und im europäischen Kontext anschlussfähige Zahlungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Zu dem vorliegenden Regelungsentwurf merken wir zunächst erneut an, dass sich auch hier die Intention des Verordnungsgebers erst aus der Lektüre der Begründung ergibt. Außerdem weisen wir darauf hin, dass es zur Anpassung der Bestimmungen zum Punktuellen Aufladen ebenfalls unterschiedliche Auffassungen gibt, die dazu führen, dass wir hier **innerhalb der Stellungnahmefrist keine abgestimmte Position** vorlegen können. Für eine tragfähige Weiterentwicklung des Paragraphen 4 sollte das Bundeswirtschaftsministerium den Dialog mit den betroffenen Verbänden fortführen, um eine gemeinsame Lösung zu entwickeln.

#### **Begründung:**

Wir befinden uns in der Entwicklung kundenfreundlicher Geschäftsmodelle derzeit noch in einer Lernphase. Die Kundenbedürfnisse hinsichtlich der Bezahlverfahren können sich schnell ändern. Zudem können neue Bezahlverfahren aufkommen und dann andere Bezahlverfahren, die bis dahin weit verbreitet waren, zurückdrängen.

Im Übrigen können wir versichern, dass die Ladepunktbetreiber aus ureigenem Interesse die Bedürfnisse der Kunden in den Blick nehmen. Dazu gehören auch Nutzer, die weniger technikaffin sind oder aus dem europäischen Ausland kommen. Zudem erwarten wir

in den kommenden Jahren hinsichtlich der Betriebs- und Geschäftsmodelle aus der Kundenstruktur getriebene Konsolidierungsprozesse. Deshalb sehen wir nicht die Gefahr, dass sich Lösungen durchsetzen, die von einer Vielzahl von Kunden nicht genutzt werden können.

Im Gegenteil sehen wir die Entwicklung, dass den Kunden mehrere alternative Bezahlmöglichkeiten angeboten werden, damit er sich in Abhängigkeit von seiner aktuellen Situation (zum Beispiel der Frage, ob es im Augenblick um das Beladen eines Privatfahrzeugs oder eines Dienstwagens handelt) für ein passendes Zahlungsverfahren entscheiden kann. Daher halten wir es für sinnvoller einen **Kriterienkatalog** zu entwickeln, an dem sich die von den Ladepunktbetreibern angebotenen Bezahlverfahren messen lassen müssen. Das würde die Tür für den Einsatz weiterer potenzieller Bezahlverfahren öffnen, die ebenfalls sicher, komfortabel, barrierefrei und europaweit verbreitet sind. Mit Blick auf die dynamische Entwicklung der Kundenbedürfnisse und die Flexibilität der Ladepunktbetreiber hinsichtlich der wettbewerblichen Entwicklung von Betriebs- und Geschäftsmodellen wäre das eine **Lösung, die auch Innovationen ermöglichen würde**. Für einen Diskussionsprozess über einen Kriterienkatalog stehen wir gerne zur Verfügung.

### **Abschließender Hinweis zur anstehenden Novelle der AFI-Richtlinie**

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 10.09.2020 ausgeführt, möchten wir mit Blick auf den durch die EU-Kommission und das Europaparlament bereits angestoßenen Prozess der Novellierung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU, AFID) hinweisen. Es ist möglich, dass sich aus der für das Jahr 2021 geplanten Novelle erneuter Anpassungsbedarf an der Ladesäulenverordnung ergibt. Dieser Umstand kann im schlechtesten Fall zu einer vorübergehenden Zurückhaltung beim weiteren Aufbau der Ladeinfrastruktur führen.

Der VKU regt vor diesem Hintergrund an, zu prüfen, ob die im vorliegenden Entwurf der LSV-Novelle geplanten Änderungen auch mit einer novellierten AFID Bestand haben werden. Dies ist wichtig, um den Marktbeteiligten entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Ladeinfrastrukturmarkt Planungssicherheit zu geben.

**Bei Rückfragen oder Anmerkungen stehen Ihnen zur Verfügung:**

Alexander Pehling  
Fachgebietsleiter Elektromobilität und Speichertechnologien  
Abteilung Energiewirtschaft

Telefon: +49 30 58580-383  
E-Mail: [pehling@vku.de](mailto:pehling@vku.de)