

› STELLUNGNAHME

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

Referentenentwurf vom 27.07.2016

Berlin, 3. August 2016

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) vertritt über 1.400 kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit über 245.000 Beschäftigten wurden 2012 Umsatzerlöse von mehr als 110 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 8,6 Milliarden Euro investiert. Die VKU-Mitgliedsunternehmen haben im Endkundensegment einen Marktanteil von 46 Prozent in der Strom-, 59 Prozent in der Erdgas-, 80 Prozent in der Trinkwasser-, 65 Prozent in der Wärmeversorgung und 26 Prozent in der Abwasserentsorgung. Sie entsorgen zudem jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 65 Prozent die höchste Recyclingquote unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erreicht. Aktuell engagieren sich rund 140 kommunale Unternehmen im Breitbandausbau. Bis 2018 planen sie Investitionen von rund 1,7 Milliarden Euro - damit können dann rund 6,3 Millionen Kunden die Breitbandinfrastruktur kommunaler Unternehmen nutzen.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · info@vku.de · www.vku.de

Vorbemerkungen zum Verordnungsentwurf

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) bedankt sich für die Gelegenheit zum Entwurf der ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV) Stellung nehmen zu dürfen. Die kommunalen Unternehmen in Deutschland spielen eine wichtige Rolle beim Auf- und Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastrukturangebote. Nicht nur in den Städten und Ballungsräumen, sondern auch in der Fläche. Sie tragen damit zu einer bundesweiten bedarfsgerechten Basisinfrastruktur bei und schaffen darüber hinaus nachfrageorientierte Angebote an Normal- und Schnellladeinfrastruktur.

Der VKU als Dachverband der kommunalen Unternehmen repräsentiert eine breite Akteursvielfalt. Zu seinen Mitgliedern zählen sowohl große Stadtwerke, die eine Vielzahl von Geschäftsfeldern betreiben, als auch eine große Anzahl mittlerer und kleinerer Unternehmen, die vor Ort in den Regionen hervorragende Arbeit leisten und sich der zukünftigen Entwicklung landschaftlich, wirtschaftlich und gesellschaftlich vielfältiger Lebensräume in Deutschland verschrieben haben. Deshalb nimmt der VKU für sich in Anspruch, in seinen durch die Mitgliedsunternehmen erarbeiteten Positionierungen zum Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen für die Bedürfnisse einer Vielzahl unterschiedlicher Marktteilnehmer zu sprechen.

Der VKU begrüßt den nun vorgelegten Verordnungsentwurf und würdigt vor allem die Tatsache, dass seine Entstehung durch einen breiten Beteiligungsprozess gekennzeichnet war, in den sich der VKU im Rahmen seiner Mitarbeit in der AG 5 der Nationalen Plattform Elektromobilität direkt einbringen konnte. Als Ergebnis dieses Dialogs zwischen der Bundesregierung, den Bundesländern und der Industrie geht der Referentenentwurf in vielen Punkten in die richtige Richtung.

Insbesondere begrüßen wir, dass bei den Mindestanforderungen für die Sicherstellung des Ad-hoc-Zugangs zum Ladepunkt (punktueller Aufladen ohne langfristige Vertragsbindung) eine große Vielzahl an Optionen erhalten werden konnte. Wir begrüßen ebenfalls die vorgesehene Ausnahme der Ladepunkte mit geringer Ladeleistung von den hohen Anforderungen an die Ad-hoc-Zugänglichkeit. Gleichwohl bedarf der Verordnungsentwurf aber noch einiger Klarstellungen und Änderungen, vor allem in der Verordnungsbegründung.

Anmerkungen zu § 7 – Ladepunkte mit geringer Ladeleistung

Im Entstehungsprozess der Verordnung wurde durch die Vertreter der Bundesregierung mehrfach berichtet, dass die Europäische Kommission in Vorbesprechungen signalisiert habe, für öffentlich zugängliche Ladepunkte keine Ausnahme von der Verpflichtung zur Verwendung des Typ-2-Systems und den Anforderungen an die Ad-hoc-Zugänglichkeit zulassen zu wollen. Das führt zu der Frage, welche Rückfallposition die Bundesregierung für den Fall vorsieht, dass die Kommission der Regelung im § 7 des Verordnungsentwurfs so nicht zustimmt.

Das Hauptanliegen des VKU ist es, die Ladepunkte mit geringer Ladeleistung von den vergleichsweise hohen Mindestanforderungen für die Sicherstellung des punktuellen Ladens auszunehmen. Falls dies in der vorliegenden Form nicht die Zustimmung der Kommission finden sollte, setzen wir uns dafür ein, Ladepunkte bis maximal 3,7 kW Ladeleistung ganz aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herauszunehmen. Das könnte durch eine Änderung des § 2 Nr. 7 LSV und die Streichung des § 7 LSV-ÄndVO erreicht werden:

§ 2 Nr. 7 LSV

ist ein Normalladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von **mehr als 3,7 bis** höchstens 22 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann;

Für den Fall, dass die Kommission lediglich auf die Einhaltung des Typ-2-Steckerstandards besteht und den Ausnahmen der Ladepunkte von den Anforderungen an die Ad-hoc-Ladefähigkeit zustimmt, können wir einer Änderung des § 7 LSV-ÄndVO wie folgt zustimmen:

§ 7 LSV-ÄndVO

Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt sind von den Anforderungen der §§ **34** bis 6 ausgenommen.

Anmerkungen zur Verordnungsbegründung

Ein wesentlicher Kritikpunkt findet sich im ersten Absatz der Verordnungsbegründung zu Nummer 5 (§4). Dieser auf Anregung einiger Industrievertreter entstandene Absatz bedarf einer grundlegenden Korrektur. **Der VKU lehnt jegliche über den jetzigen Verordnungsentwurf hinausgehende Regulierung des Betriebs öffentlich zugänglicher Ladepunkte grundsätzlich ab.** Insbesondere sehen wir keine Veranlassung, keinen Mehrwert, aber auch keine Ermächtigung für eine gesetzliche Regelung des vertragsbasierten Ladens; auch nicht nach Ablauf eines Jahres. Ob Betreiber ihre Ladeinfrastruktur für Dritte öffnen und sich an Roamingplattformen beteiligen, sollte grundsätzlich in ihrem eigenen Ermessen liegen. Wir sehen die Gefahr, dass ein faktischer oder tatsächlicher Kontrahierungszwang mit Dritten (z. B. Elektromobilitätsprovidern oder Roamingplattformen) die Gestaltungsoptionen und die Verhandlungspositionen der Ladepunktbetreiber sehr einschränken kann und sie schlussendlich nur noch die Infrastruktur bereitstellen, auf der andere Akteure die werthaltigen Geschäftsmodelle implementieren. Das käme einer Vollregulierung des Ladepunktbetriebs gefährlich nahe. Alle Regelungsansätze, die das Potenzial für solche Entwicklungen haben, lehnt der VKU ab, da sie bestimmte Akteure einseitig übervorteilen. Daher fordern wir, den betreffenden Absatz wie folgt zu überarbeiten:

Verordnungsbegründung zu Nummer 5 (§4), erster Absatz

~~Grundsätzlich wird in~~ In der Ladesäulenverordnung ~~wird lediglich~~ ausschließlich das vom EU-Gesetzgeber geforderte punktuelle Aufladen geregelt. Um Deutschland zum Leitmarkt fortzuentwickeln, ist kundenfreundliches und diskriminierungsfreies Laden elementar notwendig. Im Interesse der Betreiber ist es, möglichst viele Ladevorgänge an Ladepunkten zu generieren, um die Kosten zu amortisieren. Das bedeutet, dass neben dem punktuellen Aufladen an Ladepunkten auch Laden über längerfristige Kundenbeziehungen (vertragsbasiertes Laden) ermöglicht werden ~~muss~~ kann. Die technischen Hardware-Voraussetzungen für punktuell Aufladen und für vertragsbasiertes Laden sind sehr ähnlich. Unterschiede finden sich in Nuancen lediglich bei der Hardware zur Authentifizierung und in der Kompatibilität des Back-Ends (weitestgehend Software). Daher ~~ist~~ kann es für die Betreiber von Ladepunkten sinnvoll sein, ~~zunächst~~ die Lösungen und Entwicklungen am Markt zu beobachten. ~~Deshalb wird die Bundesregierung beim Aufbau von geförderter und ungeförderter Ladeinfrastruktur besonders die Entwicklungen des vertragsbasierten Ladens verfolgen, um ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungen der Ladesäulenverordnung zu entscheiden, ob das vertragsbasierte Laden Gegenstand einer gesetzlichen Regelung werden soll.~~

Darüber hinaus bedarf der Begründungsteil weiterer Korrekturen, die dazu dienen sollen, den Text näher an den tatsächlichen Verhältnissen im Markt zu orientieren. So wird beispielsweise in der Begründung zu Nummer 5 (§4) einseitig nur auf Stromlieferverträge im Verhältnis zu Elektrizitätsversorgungsunternehmen abgestellt. Das einseitige Abstellen auf Stromlieferverträge greift jedoch zu kurz. So könnten auch andere Leistungen Bestandteil eines entsprechenden Vertrages werden, zum Beispiel Lastmanagement (gesteuertes, netzdienliches Laden und Entladen) oder Mobilität als kombiniertes Produkt aus Carsharing, ÖPNV-Ticket und Ladekarte. In Kombination mit der alleinigen Nennung der Vertragsbeziehung zu Energieversorgungsunternehmen (EVU) könnte in dieser Formulierung ein Wettbewerbsnachteil für EVU entstehen. Eine Spezifikation des in der Richtlinie 2014/94/EU verwen-

deten Begriffs „Vertrag“ macht durchaus Sinn, da nach deutschem Recht auch beim punktuellen Laden ein Vertrag zustande kommt. Um allen Marktakteuren die gleichen Voraussetzungen zu ermöglichen, schlagen wir daher eine neutrale Formulierung für die folgenden beiden Sätze vor:

Verordnungsbegründung zu Nummer 5 (§4), zweiter und dritter Absatz

§ 4 dient der Umsetzung des Art. 4 Absatz 9 der Richtlinie 2014/94/EU, wonach für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte das punktuelle Aufladen von Elektromobilen zu ermöglichen ist, ohne dass ~~durch den Nutzer ein auf Dauer angelegter Stromliefervertrag Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen~~ geschlossen werden muss.

Bisher ist auf nationaler Ebene an den Ladepunkten für Elektromobile ein punktuelles Aufladen ohne vorherigen Abschluss eines auf Dauer angelegten ~~Stromliefervertrages Vertrages~~ nicht verpflichtend vorgesehen. (...)

Weiterhin ist die darauf folgende Aussage zum vertragsbasierten Laden richtig zu stellen. Ein klassischer Stromliefervertrag ist nicht zwingend Voraussetzung für vertragsbasiertes Laden. Daher empfehlen wir auch hier eine neutralere Formulierung:

Verordnungsbegründung zu Nummer 5 (§4), dritter Absatz

(...)Dabei überwiegt das vertragsbasierte Laden, bei dem der Fahrzeugnutzer zunächst einen ~~Stromliefervertrag (z.B. mit dem Anbieter seines Stromliefervertrages zur Versorgung seiner Wohnräume) auf Dauer angelegten Vertrag mit einem Anbieter~~ abgeschlossen haben muss, z.B. einem Stromanbieter. (...)

Im neunten Absatz der Verordnungsbegründung zu Nummer 5 (§4) findet sich eine Aufzählung von als „gängige Zahlungsmittel“ eingestuften Bezahlverfahren. Darauf sollte verzichtet werden. Eine Liste hat immer einen gewissen abschließenden Charakter. Die Definition von gängigen Zahlungsmitteln ist der Marktdynamik und der technologischen Entwicklung unterworfen und sollte daher neutral sein. Daher empfehlen wir, diese Aufzählung zu streichen:

Verordnungsbegründung zu Nummer 5 (§4), neunter Absatz

(...)Das über das webbasierte System zur Auswahl angegebene Zahlungsmittel sollte ein gängiges sein, das heißt neben Kreditkarten, gängige online-Bezahldienste, ~~wie PayPal, giropay, Paydirect, Sofortüberweisung, Click&Buy (Firstgate).~~