

# Stellungnahme

## Referentenentwurf der Bundesregierung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

*Lobbyregister-Nr. R001459*

*EU-Transparenzregister-Nr. 52646912360-95*

### Kontakt:

David Paul, MBA

Telefon: +49 30 2021-1816

Telefax: +49 30 2021-19 1800

E-Mail: [D.Paul@BVR.de](mailto:D.Paul@BVR.de)

Berlin, 24. März 2023

### Federführer:

Bundesverband der Deutschen Volksbanken  
und Raiffeisenbanken e. V.

Schellingstraße 4 | 10785 Berlin

Telefon: +49 30 2021-0

Telefax: +49 30 2021-1900

[www.die-deutsche-kreditwirtschaft.de](http://www.die-deutsche-kreditwirtschaft.de)

Stellungnahme Referentenentwurf der Bundesregierung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung  
vom 24. März 2023

Die Deutsche Kreditwirtschaft (DK) begrüßte die Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung vom 2. November 2021 als kluge und zukunftsorientierte Entscheidung zur Förderung der Elektromobilität mit der aufgenommenen durch die bequemen und einfachen ad-hoc-Kartenzahlungsmöglichkeit an den ab Juli 2023 in Betrieb genommenen öffentlichen Ladestellen ausdrücklich<sup>1</sup>. Diese Novellierung war und ist für schnellen Hochlauf der Elektromobilität nach wie vor essenziell, da sie sowohl Kunden als auch Betreibern einfache, transparente und sicherere Kartenzahlungen ermöglicht, die in allen anderen Bereichen des Wirtschaftens in Europa und auch darüber hinaus bereits Standard sind. Durch die Übergangsfrist wurde den Ladepunktherstellern und -betreibern eine gute Vorlaufzeit eingeräumt. Die Übergangsfrist stellt einen angemessenen Interessenausgleich der Umstellung der Industrie auf Ladesäulen mit gängigen Zahlungsmöglichkeiten und paralleler Ausstattung beim geplanten Hochlauf beim Aufbau der Ladesäuleninfrastruktur dar.

Der vorliegende Referentenentwurf der Bundesregierung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung<sup>2</sup> fällt nun hinter den Anspruch der Zweiten Verordnung, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2021 Teil I Nr. 77, ausgegeben zu Bonn am 10. November 2021, in Artikel 2, § 4 zurück. Dabei wurde in Satz 2 Nummer 2 b) festgehalten, dass kontaktlose Zahlungsvorgänge mindestens mittels eines gängigen Debit- und Kreditkartensystems durch Vorhalten einer Karte mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation angeboten werden. Diese Regelung tritt nach Artikel 3 am 1. Juli 2023 in Kraft und gilt für alle neuen Ladepunkte und Artikel 1 § 8 regelt weitreichende Übergangsregeln:

- „(1) Ladepunkte, die vor dem 17. Juni 2016 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 4 und § 4 ausgenommen.
- (2) Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 4 und § 4 ausgenommen.
- (3) Ladepunkte, die vor dem 1. März 2022 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 4 ausgenommen.
- (4) Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Ladepunkte müssen hinsichtlich der dort genannten Anforderungen nicht nachgerüstet werden.“

Die Deutsche Kreditwirtschaft spricht sich mit Blick auf das unveränderte Ziel, eine hohe Akzeptanz von Elektromobilität in der Bevölkerung zu erreichen dafür aus, dass neue Ladepunkte weiterhin ab dem 1. Juli 2023 im Sinne des Artikels 2 § 4 der Zweiten Verordnung auszustatten sind. Eine Verschiebung des Inkrafttretens sorgt bei den potenziellen Käufern und Nutzern von Elektrofahrzeugen weiterhin für Unsicherheit und Verzögerungen beim Suchen von Ladepunkten mit geeigneten Zahlungsmethoden. Die DK hat das SWR-Interview des Bundesministers Volker Wissing vom 30.12.2021 begrüßt, in dem Herr Bundesminister mitteilte, dass Laden so einfach sein muss wie Tanken<sup>3</sup>. Der vorliegende Referentenentwurf rückt dieses Ziel um ein weiteres Jahr in die Ferne – nicht zuletzt auch zu Lasten der Verbraucher. Darüber hinaus genießen dann später ohne gängige Zahlungsmöglichkeit ausgestattete Ladesäulen Bestandsschutz i. S. der Verordnung und werden daher dauerhaft für eine Vielzahl von Nutzern nur unter größeren Hürden zugänglich sein.

Die Deutsche Kreditwirtschaft vermutet, dass einige Hürden für eine schnelle Inbetriebnahme von Ladepunkten mit eingebauten Kartenakzeptanzterminals in verschiedenen korrespondierenden Regelungen begründet liegen, nicht jedoch in der Kartenzahlungsmöglichkeit als Solche (u. a. die ATEX-Richtlinie 2014/34/EU). Die DK hält

---

<sup>1</sup> <https://die-dk.de/themen/pressemitteilungen/deutsche-kreditwirtschaft-zum-beschluss-des-bundesrates-zur-ladesaehlenverordnung-wesentlicher-schub-fur-die-elektromobilitaet/>

<sup>2</sup> vom 07. März 2023, 7:29 Uhr

<sup>3</sup> <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/2021/wissing-interview-swr-30-12-2021.html>

Stellungnahme Referentenentwurf der Bundesregierung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung  
vom 24. März 2023

eine Anwendung dieser Vorgaben auf Kartenakzeptanzterminals, die bereits einen aufwendigen technischen Zertifizierungsprozess vor Einsatz am Markt durchlaufen müssen, für sachlich nicht geboten. Daher sollten diese Geräte vom Anwendungsbereich ausgenommen werden und damit auch die Ziele der Zeitenwende – Beschleunigung der Antrags- und Genehmigungsverfahren – gelebt werden. Die DK regt an, diese Auslegung der EU-Vorgaben auch auf der EU-Ebene zu diskutieren. Nach Ansicht der Deutschen Kreditwirtschaft würde mit dieser Erleichterung den vorgebrachten Sorgen der Industrie mit dem Wunsch nach einer Verlängerung der Übergangsfristen deutlich eher entgegenkommen, als zu Lasten der Zugänglichkeit und Zahlungsmöglichkeiten der Nutzerinnen und Nutzer. Dies würde eine gleichlaufende Nachrüstpflicht für Ladepunkte auch im aktuell laufenden Gesetzgebungsprozess zur AFIR erleichtern. Falls es bei der Nachrüstpflicht erst 2024 in der AFIR bleiben sollte, sollte den nationalen Mitgliedstaaten die Option eingeräumt werden, abweichend davon einen früheren Zeitpunkt festzulegen bzw. beizubehalten, um ihre lokal getroffenen Regelungen berücksichtigen zu können. Ein weiterer Grund für die Verzögerungen beim Aufbau von Ladepunkten liegt nach Auskunft von Herstellern von Ladepunkten häufig auch in der uneinheitlichen Bewertung einzelner Länder beim Mess- und Eichrecht für alle Komponenten der Ladepunkte (z. B. auch für die Stromabgabe an Verbraucher).

Die Deutsche Kreditwirtschaft informiert, dass die Versorgung des Marktes mit von der Kreditwirtschaft zertifizierten Bezahlterminals in vielen Ausstattungsvarianten in diesem großen und wettbewerbsintensiven Markt gegeben ist.

Sollte es demgegenüber in der vorliegenden Novelle bei Fristverlängerung bis Juli 2024 bleiben, sollte der darin enthaltene Bestandsschutz angepasst werden. Aus Sicht der DK ist er für alle bis Juli 2024 in Betrieb genommenen öffentlichen Ladepunkte nicht zielführend, da dies für Verbraucher langfristig weiterhin zu einer uneinheitlichen Bedienung der Ladepunkte und damit zu weniger Akzeptanz von Elektromobilität führen könnte. Im Falle der einjährigen Fristverlängerung setzt sich die Deutsche Kreditwirtschaft dafür ein, dass geeignete Maßnahmen gefunden werden um an allen Ladepunkten, die ab Juli 2023 aufgestellt wurden, die Bezahlung mit Debit- und Kreditkarten zu ermöglichen. Entweder durch Beibehalt der Übergangsfrist längstens bis Juni 2023, im Falle einer Verlängerung Limitierung auf bereits hergestellte Ladesäulen, jedoch vor dem Hintergrund der bereits eingeräumten Übergangsfrist keine Verlängerung um ein weiteres Jahr.

Die Deutsche Kreditwirtschaft schlägt zudem vor, bei der Meldepflicht der technischen Ausstattung der Ladepunkte und bei der Veröffentlichung durch die Bundesnetzagentur insoweit in der Novelle klarzustellen, dass darunter auch Angaben zu angebotenen Zahlverfahren, wie Debit- und Kreditkarten, und über das Erfordernis von zusätzlichen Vertragsbindungen und über mögliche ad-hoc-Zahlungen ohne Vertragsbindung fallen. Im Sinne der Verbraucherfreundlichkeit und des transparenten Wettbewerbs (auch zur Aufnahme dieser Informationen in Navigationssysteme) sind diese Informationen unerlässlich.

In diesem Zusammenhang setzt sich die Deutsche Kreditwirtschaft auch dafür ein, dass der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (AFIR) nicht hinter die Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung vom 2. November 2021 zurückfallen darf. Insofern bietet die Deutsche Kreditwirtschaft der Bundesregierung ihre Unterstützung bei diesem Vorhaben weiterhin an.