



Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn



Wien, am 22.07.2020

BETREFF: Stellungnahme Konsultation BK6-20-160

Sehr geehrte Damen und Herren,

betreffend des Konsultationsverfahrens BK6-20-160, Punkt 6.
*Netznutzungsvertrag zur Ermöglichung des bilanziellen Netzzugangs an
Ladepunkten für Elektromobile*, nehmen wir nachfolgend Stellung.

Beabsichtigt ist die Festlegung eines Netznutzungsvertrages Elektromobilität,
der künftig die technische Möglichkeit eines bilanziellen Lieferantenwechsels
an Ladepunkten eröffnen soll. Zudem sollen Ladestationsbetreiber
verantwortlich für ein virtuelles Bilanzierungsgebiet werden, welches in
Analogie zu einem physischen Verteilnetzbetreiber, verwaltet werden soll. Die
von den Nutzern eines Elektromobils bezogenen Energiemengen, wären auf
Summenzeitreihen zur weiteren Verarbeitung im Rahmen der
Bilanzkreisabrechnung bereitzustellen.

Begründet wird dieser neue Ansatz mit der Zielsetzung, den Ladestrommarkt
zu liberalisieren.

In Hinblick auf die bestehende Marktpraxis und das bestehende Marktdesign
wären mit einem solchen Vorhaben fundamentale Veränderungen für die
Branche verbunden.

Aktuell haben Endkunden die Möglichkeit, mittels laufendem
Fahrstromvertrag mit E-Mobilitäts-Providern (EMP) ihrer Wahl an dessen
eigenen Ladestationen, zu laden bzw. können betreiberfremde Ladestationen
auf Grund von Vereinbarungen ihres Anbieters mit Dritten nutzen. Weiters
sind Betreiber von Ladepunkten gemäß § 4 Ladesäulenverordnung
verpflichtet, jedermann das punktuelle Laden ohne vorherige
Authentifizierung zu ermöglichen.

Die Rollen von E-Mobilitäts-Provider und Ladestationsbetreiber können
demnach von unterschiedlichen Unternehmen besetzt werden. Der Zugang
des Endkunden zu Ladestationen erfolgt stets durch den E-Mobilitäts-Provider.
Die Preise sind dem Endnutzer auf Grund seines bestehenden

SMATRICS GmbH & Co KG

Europaplatz 2 / 4 • A-1150 Wien
T +43 1 53 22 400
info@smatrics.com
smatrics.com

FN 386728 v, HG Wien
UID: ATU 67499209

Bank Austria
IBAN: AT12 1200 0528 4202 8708
BIC: BKAUATWW

SMATRICS



Fahrstromvertrags ersichtlich bzw. werden ihm vor Durchführung der punktuellen Ladung zur Kenntnis gebracht. Dabei gelten die Vorgaben von Preisangabenverordnung sowie Mess- und Eichgesetz.

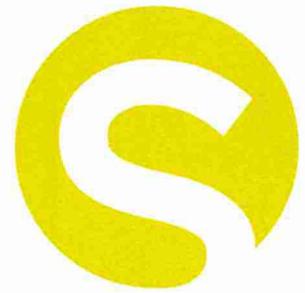
Die Belieferung der Ladestation mit elektrischer Energie erfolgt durch den Stromlieferanten, welchen der Ladestationsbetreiber (Charge Point Operator, kurz CPO) wählt.

In § 3 Z 25 Energiewirtschaftsgesetz wird klargestellt, dass die Ladestation energiewirtschaftsrechtlich als Letztverbraucher eingeordnet wird und der CPO demgemäß nicht den komplexen Regularien des Netzbetriebs unterliegt.

Der Markt der Elektromobilität befindet sich in einem frühen Stadium. Dennoch besteht dynamischer Wettbewerb, der sich zunehmend steigert. Endkunden können ihren E-Mobilitäts-Provider zwischen unterschiedlichen Unternehmen frei wählen. Europaweit hat sich das Modell der oben angeführten Rollenbilder etabliert und mittels sog. Roamingplattformen werden die Marktteilnehmer miteinander verbunden, womit ein international einheitlicher Mechanismus entstanden ist und die funktionierende Abwicklung von Ladevorgängen im In- und Ausland sicherstellt ist.

Mit vorliegendem Ansatz würde Deutschland entgegen diesem im Alleingang eine komplizierte Sonderlösung wählen, die unseres Erachtens Wettbewerb nicht fördert, sondern droht, ihn zu minimieren und den Akteuren der Elektromobilität zahlreiche Steine in den Weg legen würde:

- Die sowohl inländischen als auch internationalen Teilnehmer aus unterschiedlichen Branchen müssten ausschließlich für Deutschland gänzlich separate Prozesse einführen. Das hätte insbesondere für ausländische Unternehmen oder Unternehmen, dessen Fokus nicht nur auf Deutschland gerichtet ist, einen erheblichen Wettbewerbsnachteil zur Folge.
- Unklar ist nach vorliegendem Ansatz auch der Umgang mit ausländischen Endkunden, die wie bisher über ihren bestehenden E-Mobilitäts-Providern laden. Das punktuelle Aufladen nur für ausländische Endkunden sehen wir als nicht zielführend an.
- Durch die energiewirtschaftsrechtliche Einstufung von Ladestationen als Letztverbraucher konnten die Rahmenbedingungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur deutlich verbessert, sowie Rechts- und Investitionssicherheit geschaffen werden. Demnach unterliegen Ladestationsbetreiber nicht der aufwändigen Regulierung des Netzbetriebs und ihre energiewirtschaftlichen Pflichten sind auf das notwendige Maß begrenzt. Gerade deswegen wird eine Monopolbildung durch Energieversorger vermieden und Unternehmen aller Branchen und Länder können zu einem fairen Wettbewerb zum Aufbau von Ladestationen beitragen. Mit dem dazu konträren Ansatz, der zur Konsultation steht, würden jedoch



Energieversorger im Gegensatz zu Unternehmen anderer Branchen – insbesondere KMU – eindeutig bevorteilt werden.

- Darüber hinaus müssten Backendsysteme und IT-Infrastruktur sowie Marktkommunikationsprotokolle (OICP, OCHP, etc.) gänzlich neu entwickelt werden und bestehende Strukturen umgerüstet werden. Gegebenenfalls wäre zusätzlich die jeweilige Ladestationshardware zu adaptieren.
- Ein vom deutschen Staat vorgegebenes Zahlungssystem würde außerdem verhindern, dass sich das gemäß Kundenpräferenz beste System im freien Markt entwickeln kann, welches im Vorfeld nicht absehbar ist.

In Anbetracht dessen ist die Idee des Netznutzungsvertrags zur Ermöglichung des bilanziellen Netzzugangs an Ladepunkten wie vorliegend unserer Ansicht nach nicht sinnvoll, sondern baut Hürden auf, ist mit hohen Kosten und Aufwänden verbunden, welche letztendlich wiederum Endkunden bzw. Steuerzahler belasten würden und hindert das Vorankommen der Elektromobilität in Deutschland.

Mit freundlichen Grüßen,

