

Auslegung durch die EU-Kommission und Umsetzungsfrist der AFIR fordern in unrealistisch kurzer Frist solche Vorgaben, die nicht mehr Sicherheit als aktuelle Marktlösungen des statischen QR-Codes gewährleisten

Die unterzeichnenden Hersteller und Betreiber von Ladesäulen sowie Verbände sehen in der Auslegung des Artikels 5 Absatz 1 und 2 lit. c) der europäischen Verordnung „Alternative Fuel Infrastructure Regulation“ (AFIR) Herausforderungen, die sich nicht innerhalb der sehr kurzen Frist zum 13. April 2024 umsetzen lassen. Wir appellieren daher dringend an die Bundesregierung, sich bei der EU-Kommission für die Akzeptanz einer nutzerfreundlichen, statischen QR-Code-Lösung einzusetzen.

1. Der Wortlaut des Artikel 5 Absatz 1 und 2 lit. c) der AFIR erlaubt für Ladepunkte mit einer Ladeleistung von unter 50 kW eine alternative Lösung zu Bezahlterminals einzusetzen, solange ein „sicherer Zahlungsvorgang“ ermöglicht wird. Der Begriff „sicherer Zahlungsvorgang“ ist aber in der AFIR (oder einer anderen europäischen Gesetzgebung) nicht definiert. Als **ein Beispiel für eine Umsetzung** („such as“) wird ein **spezifisch generierter QR-Code** genannt. Dieser wird häufig in der Branche auch als „dynamischer QR-Code“ bezeichnet. Ein QR-Code ist nichts anderes als ein Link zu einer URL, also einer (mobilen) Webseite, welche z.B. im Browser eines Smartphones geöffnet werden kann. Auf dieser Webseite wird dann ein Bezahlablauf, der i.d.R. den Vorgaben der Payment Service Directive II (Zahlungs-Richtlinie) entsprechen muss, getätigt. Die **beispielhafte Nennung des spezifisch generierten QR-Codes im Gesetzestext lässt die Interpretation zu, dass die Umsetzung durch einen sog. statischen QR-Code erfolgen kann, wie er an über 95 % der AC- und DC-Ladesäulen in Deutschland (aber auch europaweit) seit über zwölf Jahren genutzt wird.** Die Branche hat sich zudem darauf verlassen, dass Ladeinfrastruktur eine Gleichbehandlung hinsichtlich des sicheren Bezahlvorganges erfährt, der klar in der Payment-Service Directive II festgelegt ist und **NICHT** die Authentifizierung am Ladepunkt beinhaltet.
2. Erst im Laufe des weiteren Austauschs mit der europäischen Kommission auf Verbandsebene im November 2023 wurde deutlich, dass die Kommission „spezifisch“ als „pro Ladevorgang“ versteht und ein statischer QR-Code an Ladepunkten bis zu einer Leistung von 50 Kilowatt (kW) nicht als ausreichend angesehen wird. Es ist ein einzigartiger („unique“) QR-Code für den jeweiligen Ladevorgang zu erzeugen. **Diese Darstellung auf nur eine Form der Umsetzung wird nicht durch das Word-ing „such as“ in der AFIR unterstützt, sondern steht im Widerspruch dazu.**  
Angeführt werden vermeintliche Missbrauchsgründe durch ein mutwilliges Ablösen, Überkleben oder Überschreiben des QR-Codes. Zu solchen Missbrauchsfällen ist es jedoch faktisch in den Jahren seit Aufbau von Ladeinfrastruktur nicht bzw. allenfalls in einem verschwindend geringen Ausmaß gekommen. **Ein Ladeinfrastrukturbetreiber muss, ähnlich dem Tankstellenbetreiber, regelmäßig seine in Verwendung befindlichen Produkte auf Vandalismus und Veränderungen prüfen. Mit einzigartigen („unique“) QR-Codes würde dies nicht anders werden.**  
Überdies würde mit solch missbräuchlichem Verhalten eine Straftat begangen. Wer mit **Vorsatz** agiert, **begeht eine Straftat**, auf die das Strafrecht als spezielleres Recht Anwendung findet. Es gehört nicht zum Schutzzweck der AFIR, Straftaten abzuwehren. Auch ein Display kann mutwillig zerkratzt, beschrieben oder überklebt werden, so dass der Kunde auf eine gefälschte Webseite geführt werden würde. Das intendierte höhere Schutzniveau durch die Hürde eines dynamischen QR-Codes wird daher **NICHT** erreicht.
3. Genügt ein statischer QR-Code nicht, bedeutet dies, dass jede Ladestation ein Display benötigt, auf dem ein **ladevorgangsspezifischer QR-Code zur Anzeige gebracht wird.** Die öffentlich zugänglichen Ladepunkte unter 50 kW (Wallboxen und Ladesäulen) verfügen zu ca. 80% nicht über ein ausreichendes Display für solch eine Umsetzung. Ein Display zu integrieren, ist in vielen Fällen allein schon aus **Bauraumgründen schwer/nicht möglich.** Hinzu kommen weitere notwendige technische Anpassungen sowie Konformitätserklärungen für EMV-Zulassungen und CE-Kennzeichnungen, etc. **In der Folge müsste auch die Hardware völlig neu geschaffen werden.** Um einen ladevorgangsspezifischen QR-Code in einem Display zur Anzeige zu bringen, muss die Steuerung der Ladestation die

vom übergeordneten System (eMobility Backend) vorgegebene URL in einen QR-Code wandeln bzw. diesen Code generieren. Hierzu wird entweder die URL vom Backend aus übermittelt oder das Fachpersonal muss eine manuelle Eingabe bei der Inbetriebnahme vornehmen. Die geforderte „Dynamik“ – pro Ladevorgang ein neuer QR-Code – erfolgt dann entweder durch Algorithmen in der Steuerung selbst oder durch eine erneute Übertragung einer ladevorgangsspezifischen URL aus dem eMobility Backend. **Für eine Übermittlung der URL ist aktuell keine standardisierte Möglichkeit im Kommunikationsprotokoll OCPP zwischen Ladestation und Backend vorgesehen, somit führt eine technische Umsetzung auf dieser Weise zu proprietären Lösungen auf Seiten der Ladestationshersteller und Backendbetreiber.**

4. Es ist für die Unterzeichner nicht nachvollziehbar, **warum in anderen Bereichen (z.B. Parken) statische QR-Codes erlaubt sind und als moderne sichere Lösung zum Bezahlen vorgestellt werden. Genau diese Lösungen sollen ohne sachlichen Grund bei der Nutzung von Ladesäulen ausgeschlossen werden?** Bürger und Anwender werden seit Jahren sensibilisiert für Scamming, Phishing, etc. und sind in vielen Bereichen des Lebens mit Situationen konfrontiert in denen Vorsicht geboten ist (z.B. Nutzung von Geldautomaten, etc.).
5. Es geht den Unterzeichnern nicht darum, die Etablierung einer Bezahlungsmöglichkeit per gängiger Zahlungsmittel (Kredit- oder Debitkarten basiert) zu verhindern. Für **Ladeinfrastruktur ab 50 kW und mehr Ladeleistung entlang des TEN-V-Straßennetzes erscheint die Umsetzung der AFIR-Anforderungen aufgrund der technischen Umstände (größerer Bauraum, höhere Umsätze für Schnellladen) möglich.**
6. Für Ladeinfrastruktur **unter 50 kW Ladeleistung** sollten aber die technische Umsetzung, ob mit **Bezahlterminal (separates Gerät oder integriert) oder online (webbasiert), dem Betreiber überlassen** und auf den zu Grunde liegenden Geschäftsmodellen für die Anwendungen vor Ort basiert gewählt werden können. **Gerade für Standorte mit wenigen Ladepunkten ist eine kostengünstige Bezahlungsmöglichkeit essenziell, um diese für das öffentliche Laden zu entwickeln und rentabel zu betreiben.** Dies gilt sowohl für räumlich beschränkte öffentliche Flächen, aber auch für kleine private Flächen, wie an Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten.
7. Würde ein „statischer“ QR-Code, welcher bspw. als Aufkleber, per Druck oder Gravur auf einem hohen Niveau vandalismussicher angebracht wird, als ausreichende Umsetzung im Sinne eines zugelassenen Beispiels akzeptiert, wäre die Umsetzung fristgemäß für die Ladesäulenhersteller erfüllbar. Diese Lösung würde zu einer **vergleichbar sicheren Implementierung** führen, wie sie bei der **Anzeige des QR-Codes über ein Display** gegeben ist. Diese Möglichkeit wäre deutlich schneller und kostengünstiger in der Umsetzung. Bestehende moderne und zukunftsweisende Geschäftsmodelle werden nicht verhindert.
8. Bis heute liegen die **Empfehlungen der EU-Kommission zur Anwendung der AFIR nicht vor.** Gleichzeitig wird aber von den Ladesäulenherstellern verlangt, dass die noch nicht im Einzelnen bekannten Vorgaben bis zum **13. April 2024** umzusetzen sind. **Diese Frist ist völlig unrealistisch.** Sollte eine Lösung mit einem „statischen“ QR-Code nach wie vor als nicht konform angesehen werden, sollte sich die Bundesregierung bei der EU-Kommission dafür einsetzen eine **Fristverlängerung um zwei Jahre** zu erwirken.
9. Bis dahin müsste die **Bundesnetzagentur als Aufsichtsbehörde wegen faktischer objektiver Unmöglichkeit den aktuellen Rechtszustand dulden.** Die Ladesäulenbetreiber können keine Payment-Lösungen einsetzen, wie sie nun überraschend gefordert werden, die nicht auf dem Markt verfügbar sind. Die Ladesäulenhersteller konnten nicht früher mit der Entwicklung starten, da nicht einmal jetzt sicher feststeht, welche Anforderungen sie überhaupt konkret zu erfüllen haben.
10. Durch die **Auslegung der EU-Kommission, die Authentifizierung mittels eines statischen QR-Codes nicht als Lösung zuzulassen, würde der Zweck der AFIR (Förderung des Ladeinfrastrukturaufbaus)**

unterlaufen, da dies den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladestationen behindern bzw. deutlich verteuern würde.

Der Appell wird von den im Folgenden genannten Unternehmen unterstützt:





Die folgenden Verbände und ihre Mitglieder unterstützen ebenfalls den Appell:

