

29.03.17

Wi - U - Vk

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Wirtschaft und Energie**

Erste Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung**A. Problem und Ziel**

Die Elektromobilität trägt dazu bei, die ehrgeizigen Klimaschutz- und Energieziele der Europäischen Union und Deutschlands zu erreichen. Sie kann zu einer deutlichen Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr, zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Lärminderung in städtischen und vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten beitragen.

Der Markthochlauf von Elektromobilen erfordert einen stetigen Aufbau einer bedarfsgerechten Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Dabei muss ein sicherer Aufbau und Betrieb von Ladepunkten gewährleistet werden. Darüber hinaus ist das Vorhandensein einer harmonisierten interoperablen Ladeinfrastruktur erforderlich. Die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe legt deshalb verbindliche technische Vorgaben für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen für das Laden von Elektromobilen fest.

Bisher ist an den Ladepunkten für Elektromobile ein punktuelles Laden ohne vorherigen Abschluss eines auf längere Zeit angelegten Stromliefervertrages nicht verpflichtend vorgesehen. An den bislang aufgebauten Ladepunkten werden die unterschiedlichsten Formen der Authentifizierung der Fahrzeugnutzer von Elektromobilen vorgehen, dabei überwiegt das sogenannte „vertragsbasierte“ Laden, bei dem der Fahrzeugnutzer zunächst einen Stromliefervertrag (z.B. mit dem Anbieter seines Stromliefervertrages zur Versorgung seiner Wohnräume) abgeschlossen haben muss. Neben Plug&Charge, das auf dem internationalen Standard ISO 15118 basierend ein bargeldloses Aufladen an öffentlich zugänglichen Aufladern ebenso ermöglicht wie an der heimischen Wallbox (die persönliche Ladestation in der Garage) werden vor allem Freischaltungen mittels RFID-Karten vorgesehen. Diese differieren teilweise je nach Betreiber des Ladepunktes bzw. nach einzelnen Kommunen. Eine einfache, bundesweit einheitlich geltende Form der Authentifizierung an öffentlich zugänglichen Ladepunkten fehlt bislang. Dadurch wird eine ungehinderte kommunen- und länderübergreifende Nutzung von Elektromobilen erschwert bzw. ausgeschlossen.

B. Lösung

Art. 4 Absatz 9 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sieht für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte das punktuelle Aufladen von Elektromobilen vor, ohne dass ein auf Dauer angelegter Stromliefervertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen geschlossen werden muss. Durch die Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV) werden die europäischen Vorgaben des Art. 4 Absatz 9 der Richtlinie 2014/94/EU in deutsches Recht umgesetzt. Ein darüber hinaus bestehender Umsetzungsbedarf der Richtlinienvorgaben wird nicht gesehen, da die übrigen Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU bereits in deutsches Recht umgesetzt sind bzw. ihre Umsetzung in Form von Entwürfen angegangen wurde.

C. Alternativen

Die EU-Vorgabe lässt keinen Spielraum für weniger belastende Alternativen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und für die Verwaltung

Dieses Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und für die Verwaltung.

Kosten für die Umstellung und den Betrieb sind als Sowieso-Kosten zu werten, da der entsprechende Aufwand auch ohne diese rechtlichen Vorgaben anfallen würde.

Die mittelständische Wirtschaft ist durch diese Regelung nicht besonders betroffen.

Da durch dieses Regelungsvorhaben EU-Vorgaben umgesetzt werden, wird die Entlastung im Hinblick auf die Bürokratiebremse (One in, one out – Regel) nicht berücksichtigt.

F. Weitere Kosten

Keine.

Bundesrat

Drucksache 256/17

29.03.17

Wi - U - Vk

Verordnung
des Bundesministeriums
für Wirtschaft und Energie

Erste Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 29. März 2017

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

Erste Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung Vom ...

Auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 4 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), der zuletzt durch Artikel 1 Nummern 5 des Gesetzes vom 27.01.2017 (BGBl. I S. 130) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

Artikel 1 Änderung der Ladesäulenverordnung

Die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Wörter „und soll um weitere Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung entsprechend der Umsetzungsfrist der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2) bis zum 18. November 2016 in einer Folgeverordnung ergänzt werden“ durch die Wörter „sowie weitere Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung entsprechend der Umsetzungsfrist der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1)“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 7 werden die Wörter „ , mit Ausnahme von Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 3,7 Kilowatt, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektromobilen ist und die nicht öffentlich zugänglich sind“ gestrichen.
 - b) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
 - c) Folgende Nummern 12 und 13 werden angefügt:

„12. ist Betreiber, wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt;

13. ist punktuelles Aufladen das Laden eines Elektromobils, welches nicht als Leistung im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses zwischen dem Nutzer und einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder einem Betreiber eines Ladepunktes erbracht wird.“
3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
„§ 3 Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität“.
 - b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Artikel 9 des Gesetzes vom 19. Februar 2016 (BGBl. I S. 254)“ durch die Wörter „Artikel 1 des Gesetzes vom 27.01.2017 (BGBl. I S. 130)“ ersetzt.
4. Nach § 3 wird folgender § 4 eingefügt:

**„§ 4
Punktuelles Aufladen**

Der Betreiber eines Ladepunkts hat den Nutzern von Elektromobilen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Dies stellt er sicher, indem er an dem jeweiligen Ladepunkt

1. keine Authentifizierung zur Nutzung fordert, und die Leistungserbringung, die die Stromabgabe beinhaltet, anbietet
 - a) ohne direkte Gegenleistung, oder
 - b) gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, oder
 2. die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems bzw. Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht, wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind und mindestens eine Variante des Zugangs zum webbasierten Zahlungssystem kostenlos ermöglicht werden muss.“
5. Die bisherigen §§ 4 und 5 werden die §§ 5 und 6.
6. Die bisherigen §§ 6 und 7 werden durch folgende §§ 7 und 8 ersetzt:

**„§ 7
Ladepunkte mit geringer Ladeleistung**

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

**§ 8
Übergangsregelung**

Ladepunkte, die vor dem ... [einsetzen: Datum sechs Monate nach dem Inkrafttreten nach Artikel 2 dieser Verordnung] in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 4 ausgenommen.“

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1 (§ 1):

Da durch die Änderungsverordnung die weiteren Aspekte des Betriebs von Ladepunkten wie Authentifizierung und Bezahlung entsprechend den Vorgaben der EU-Richtlinie 2014/94/EU realisiert werden, kann der entsprechende Textteil zur Ankündigung entfallen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 2 Nummer 7)

Für Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt wird eine Regelung zu „Ladepunkten mit geringer Ladeleistung“ in dem neu durch die Verordnung geschaffenen § 7 (s. dazu unter Nummer 6) formuliert. Daher kann der Halbsatz gestrichen werden.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Nummer 12 und 13)

In § 2 Nummer 12 und 13 werden die Begriffe „Betreiber“ und „punktuelles Aufladen“ im Sinne der EU-Richtlinie 2014/94/EU definiert.

Der Betreiber eines Ladepunktes (Nummer 12) hält das Eigentum oder eine vergleichbare Rechtsposition an dem Ladepunkt. Auf den bloßen Besitz abzustellen, vermittelt etwa durch einen Miet- oder Pachtvertrag, würde der Rechtsposition eines Betreibers nicht ausreichend gerecht werden. Die Beschränkung lediglich auf das Eigentum würde die unterschiedlichen, in Betracht kommenden Fallgestaltungen nicht vollständig erfassen. Der Ladepunktbetreiber ist verantwortlich für den Betrieb der Ladeinfrastruktur (Funktionsfähigkeit, Wartung, Reparatur u. a.) und koordiniert die energiewirtschaftlich konforme Einbindung in das Stromnetz (Netzanschluss, Belieferung u. a.). Er hat dafür zu sorgen, dass am Ladepunkt ein punktuelles Aufladen ermöglicht wird. Zur Erfüllung dieser Aufgabe kann er sich Dienstleistern (z.B. Elektromobilitätsanbieter) bedienen.

Der Artikel 4 Nummer 9 der EU-Richtlinie 2014/94/EU wird so interpretiert, dass alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte allen Nutzern von Elektrofahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen müssen, ohne dass ein auf längere Zeit angelegter Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen werden muss. Der Begriff des punktuellen Aufladens wird entsprechend in Nummer 13 so gefasst, dass Nutzer laden können, ohne dass mit dem Ladepunktbetreiber oder einem von diesem beauftragten Dritten (z. B. Elektromobilitätsprovider) ein längerfristiger Vertrag (insbes. über die Stromlieferung, Infrastrukturnutzung etc.) bestehen muss bzw. durch den Ladevorgang abgeschlossen werden muss.

Mit den Regelungen zum punktuellen Aufladen wird der Wille des EU-Gesetzgebers umgesetzt, dass jeder einen nicht-diskriminierenden Zugang zu Lademöglichkeiten - unabhängig vom Abschluss längerfristiger Verträge - erhält.

Zu Nummer 3 (§ 3)

Mit Nummer 3 wird die Überschrift des § 3 mit Blick auf den sicherheitstechnischen Inhalt und die Interoperabilität präzisiert.

Zu Nummer 4 (§ 3)

Es handelt sich lediglich um eine Änderung der Verweisung auf die aktuelle Fassung des Energiewirtschaftsgesetzes.

Zu Nummer 5 (§ 4)

Grundsätzlich wird in der Ladesäulenverordnung lediglich 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 ermöglicht werden soll.

Das Laden über eine längerfristige Kundenbeziehung wird häufig „vertragsbasiertes Laden“ genannt. Daraus darf allerdings nicht geschlossen werden, dass bei dem Gegenstück dazu, dem punktuellen Aufladen, kein Vertrag zustande käme. Vertragsrechtlich besteht der Unterschied nur darin, dass beim punktuellen Aufladen ein Vertrag über einen Ladevorgang zustande kommt, während beim sogenannten „vertragsbasierten Laden“ ein Vertrag über eine längere Zeit abgeschlossen wird, was im Rahmen der Vertragserfüllung mehrere Ladevorgänge ermöglicht.

Die technischen Hardware-Voraussetzungen für punktuell aufgeladene und für das sogenannte „vertragsbasierte Laden“ im Rahmen von längerfristigen Verträgen 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 es sinnvoll, zunächst die Lösungen und Entwicklungen am Markt zu beobachten. Deshalb wird die Bundesregierung beim Aufbau von geförderter und ungeförderter Ladeinfrastruktur besonders die Entwicklungen des sogenannten „vertragsbasierten Ladens“ im Rahmen von längerfristigen Verträgen verfolgen, um ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungen der Ladesäulenverordnung zu entscheiden, ob auch das sogenannte „vertragsbasierte Laden“ im Rahmen von längerfristigen Verträgen Gegenstand einer gesetzlichen Regelung werden soll.

Ebenso ist wichtig, dass der Fahrer eines Elektromobils die Ladeinfrastruktur findet. Dazu ist eine möglichst lückenlose Datenlage zu den Orten an denen Ladepunkte aufzufinden sind, erforderlich. Um diesem Anspruch zu genügen, sollte seitens der Bundesnetzagentur eine automatisierte IT-Schnittstelle bereitgestellt werden. So würde der Meldeprozess insbesondere für Betreiber, die an mehreren Standorten Ladeinfrastruktur betreiben, tatsächlich vereinfacht. Ergänzt wird dies durch so genannte „dynamische Daten“ zum Ladepunkt, aus denen man ersehen kann, ob ein Ladepunkt z. B. zur Zeit außer Betrieb oder „besetzt“ ist. Diese „dynamischen Daten“ sind nicht Regelungsgegenstand dieser Verordnung, werden aber sicherlich innerhalb verschiedener Förderrichtlinien gefordert werden.

§ 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 ein auf längere Zeit angelegter Stromliefervertrag mit

dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder dem Betreiber geschlossen werden muss.

Bisher ist auf nationaler Ebene an den Ladepunkten für Elektromobile ein punktuelles Aufladen ohne vorherigen Abschluss eines auf längere Zeit angelegten Stromlieferungsvertrages nicht verpflichtend vorgesehen. An den bislang aufgebauten Ladepunkten werden die unterschiedlichsten Formen der Authentifizierung der Fahrzeugnutzer von Elektromobilen vorgegeben. Dabei überwiegt das sogenannte „vertragsbasierte“ Laden, bei dem der Fahrzeugnutzer zunächst einen Stromliefervertrag (z. B. mit dem Anbieter seines Stromliefervertrages zur Versorgung seiner Wohnräume) abgeschlossen haben muss. Neben Plug&Charge, das auf dem internationalen Standard ISO 15118 basierend ein bargeldloses Aufladen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ebenso ermöglicht wie an der heimischen Wallbox (die persönliche Ladestation in der Garage), wurden bislang vor allem Freischaltungen mittels RFID-Karten eingesetzt. Diese differieren teilweise je nach Betreiber des Ladepunktes bzw. nach einzelnen Kommunen. Eine einfache, bundesweit einheitlich geltende Form der Authentifizierung an öffentlich zugänglichen Ladepunkten fehlt bislang. Dadurch wird eine ungehinderte kommunen- und länderübergreifende Nutzung von Elektromobilen erschwert bzw. ausgeschlossen.

Zur Lösung des Problems sieht § 4 vier verschiedene Formen („oder“) des punktuellen Aufladens vor. Wird eine dieser vier Varianten am Ladepunkt angeboten, so erfüllt dieser Ladepunkt die Anforderungen nach der Bereitstellung von punktuellm Aufladen.

Die Verwendung des Begriffs „Authentifizierung“ dient hier lediglich der Unterscheidung der verschiedenen punktuellen Ladevorgänge. Auf keinen Fall soll durch die Ladesäulenverordnung in die zukünftigen gesetzlichen Regelungen eingegriffen oder Entscheidungen vorweggenommen werden, die im Rahmen der nationalen Umsetzung der RL 2015/2366/EU über Zahlungsdienste im Binnenmarkt und den dazugehörigen europäischen Standards getroffen werden.

Variante 1: Wird die Nutzung des Ladepunktes (sowohl die Stromabgabe, wie auch die Nutzung des dazugehörigen Parkplatzes) ohne direkte Gegenleistung, das heißt unentgeltlich, eingeräumt (§ 4 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe a), bedarf es keiner Authentifizierung des Fahrzeugnutzers am Ladepunkt. Das heißt im Falle des Verschenkens der Strom- und Parkleistung ist keine Authentifizierung erforderlich vgl. Richtlinienvorgabe in Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2014/94/EU, wonach der nicht diskriminierende Zugang verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen kann.

Variante 2: Ebenso wenig bedarf es einer Authentifizierung bei Zahlung mittels Bargelds in unmittelbarer Nähe (§ 4 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b). Dabei sind die technischen Vorrichtungen für eine Barzahlung (Münzeinwurf, Papiergeldeinzug, Fach für Wechselgeld etc.) nicht zwingend in die Ladesäule direkt zu integrieren, da dies zu unverhältnismäßig hohen laufenden Kosten führen kann. Die Anforderung ist erfüllt, wenn leicht erreichbar, üblicherweise auf dem gleichen Gelände, ein Kassenhäuschen vorhanden ist, das Bargeld akzeptiert. Dies ist an Tankstellen oder auf Parkplätzen o.ä. in aller Regel der Fall. Bei Parkautomaten in Parkhäusern oder auf Parkplätzen ist dies üblicherweise auch heute für die Zahlung von Parkgebühren realisiert.

Wird an den Kassenhäuschen und Kassenautomaten Bargeld akzeptiert, können selbstverständlich zusätzlich auch Zahlungsmöglichkeiten mittels eines gängigen kartenbasierten Bezahlsystems angeboten werden, wie heute üblicherweise an Tankstellen und teilweise auch an Kassenautomaten möglich.

Variante 3: Der bargeldlose Zahlungsvorgang ist mittels eines gängigen Kartenzahlungssystems, das sich nicht zwingend am Ladepunkt selbst („Kartenschlitz“ o.ä.), sondern in unmittelbarer Nähe zu diesem befinden muss, sicher zu stellen. Zu den gängigen kartenbasierten Zahlungssystemen zählen lediglich solche, die eine allgemeine Verbreitung gefunden haben und mit zumutbarem Aufwand auf leicht zugänglichem Weg zu erreichen sind. Dies beinhaltet im Rahmen dieser Verordnung auch die elektronische Lastschrift. Der Nutzer muss sich lediglich für die Abwicklung des reinen Zahlungsvorgangs authentifizieren.

In Anlehnung an die Selbstverpflichtung der Deutschen Bankwirtschaft für Geldautomaten werden für die Menüführung zum Ladevorgang mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch vorgeschrieben. Darüber hinaus ist der Ladepunktbetreiber zur Schaffung einer erhöhten Kundenakzeptanz frei, weitere Sprachen vorzuhalten.

Variante 4: Der Zugang zum punktuellen Aufladen kann auch durch ein gängiges webbasiertes Zahlungssystem ermöglicht werden, das heißt mittels eines auf dem Internet basierenden Zugangs. Unter einem webbasierten System ist eine Website oder eine App zu verstehen. Sollte der Zugang nur per App möglich sein, stellt § 4 Ziffer 2 letzter Satz sicher, dass zumindest eine App dem Nutzerkreis kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Eine Aussage darüber, ob im Rahmen des Zahlungsvorgangs noch weitere Gebühren anfallen, z.B. von Kreditkartenunternehmen oder PayPal o. ä., oder welche Art und Weise der Authentifizierung erfolgen soll, wird hier nicht getroffen. Dies ist Gegenstand separater gesetzlicher Regelungen, die europäisches Recht umsetzen bzw. unmittelbar geltenden europäischen Rechts. Der Zugang kann in Form einer App oder einer mobilen Webseite für Smartphones realisiert werden, die z. B. über einen auf der Ladesäule aufgebrachten QR-Code o.ä. allen Nutzern einen leicht erreichbaren und komfortablen Zugang ermöglichen. Für die Nutzung des webbasierten Systems zum Zwecke der Bezahlung des Ladevorgangs dürfen den Fahrzeugnutzern keine gesonderten Kosten für die Einräumung der Zahlungsmöglichkeit mittels der App in Rechnung gestellt werden, insbesondere muss mindestens eine App kostenlos angeboten werden, sofern alternativ keine kostenlos erreichbare Webseite angeboten wird. Bei der Anforderung des kostenlosen Zugangs zum webbasierten Zahlungssystem bleiben mittelbare Kosten, wie z.B. die des Datenzugangs durch den Internet- und Telekommunikationsprovider außer Betracht, da diese nicht dem Verantwortungsbereich des Betreibers des Ladepunktes zuzurechnen sind. Das über das webbasierte System zur Auswahl angegebene Zahlungsmittel hat ein gängiges Zahlungsmittel zu sein, wie bspw. Kreditkarten, Lastschrift oder gängige online-Zahldienste wie PayPal, giropay, Paydirect und Sofortüberweisung.

Allgemeine gesetzliche Regelungen, die die Entgelterhebung für bestimmte Zahlungsmittel regeln, wie z. B. § 312a Absatz 4 BGB werden von der LSV nicht berührt. Auch Fragen des sog. „Surcharging“, also der Erhebung von Entgelten für die Verwendung bestimmter bargeldloser Zahlungsmittel, die im Rahmen der nationalen

Umsetzung der RL 2015/2366/EU über Zahlungsdienste im Binnenmarkt zu regeln sind, werden mit dieser Regelung weder eingeschränkt noch abgeändert.

In Anlehnung an die Selbstverpflichtung der Deutschen Bankwirtschaft für Geldautomaten werden für die Menüführung zum Ladevorgang mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch vorgeschrieben. Darüber hinaus ist der Ladepunktbetreiber zur Schaffung einer erhöhten Kundenakzeptanz frei, weitere Sprachen vorzuhalten.

Neben den oben aufgeführten vier Formen des Aufladens und Bezahls als Mindestvorgabe können auf freiwilliger Basis zusätzliche Formen des Zugangs für den Fahrzeugnutzer angeboten werden, etwa SMS-Zahlung o.a.

Zu Nummer 6 (§ 5)

Nummer 6 enthält eine Anpassung der Nummerierung der Vorschriften ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Nummer 7 (§ 6)

Folgeänderung zu Nummer 6 mit Anpassung der Nummerierung.

Zu Nummer 8 (§ 7 neu)

Der neu eingefügte § 7 sieht Erleichterungen für Ladepunkte mit geringer Leistung von höchstens 3,7 Kilowatt vor. Auf solche Ladepunkte finden die Vorschriften über den verpflichtenden Einbau mindestens mit Steckdosen oder Steckdosen mit Fahrzeugkupplungen des Typs 2 gemäß DIN EN 62196-2 an jedem Ladepunkt (§ 3), über das punktuelle Aufladen (§ 4), die Anzeigepflicht gegenüber der Regulierungsbehörde (§ 5) sowie über die Übertragung von Kompetenzen an die Regulierungsbehörde (§ 6) keine Anwendung. Obgleich eine Meldepflicht gegenüber der Regulierungsbehörde nicht vorgeschrieben ist, besteht eine freiwillige Meldeoption der Betreiber von Ladepunkten mit höchstens 3,7 Kilowatt aus Gründen der Nutzerfreundlichkeit.

Diese Ausnahme umfasst alle Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt und nicht nur solche, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektromobilen ist, wie dies die Definition des Normalladepunktes in Artikel 2 Nummer 4 der Richtlinie 2014/94/EU vorsieht.

Eine Analogie zu der Ausnahme besteht insofern, als es sich bei Ladepunkten mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt in der Regel um solche handelt, die sich beispielsweise in geringer Anzahl auf privaten Parkplätzen von kleineren Gewerbebetrieben, Angehörigen der Freien Berufe (Arzt-/Therapeutenpraxis, Rechtsanwaltskanzlei, Steuerberaterbüro u. ä.) oder gemeinnützigen Einrichtungen befinden. Für die Niederlassung der Angehörigen der Freien Berufe gelten auch hinsichtlich ihres Sitzes Ausnahmen. So dürfen sie sich in reinen Wohngebieten niederlassen, in denen Gewerbebetrieben keine Niederlassung erlaubt ist. Es besteht also eine gewisse Vergleichbarkeit zu Privathaushalten. Hier würde ein Aufbau von Lade-

punkten verhindert, wenn auch die Fälle der geringen Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt zwingend einem ad hoc-System unterworfen würden.

Erfasst werden aber auch z. B. solche Ladepunkte, die in Form einer „low budget infrastructure“ mit Ladeleistungen von höchstens 3,7 Kilowatt in Stadtgebieten aufgebaut werden, in denen sonst keine Ladeinfrastruktur aufgebaut würde. Würde das Implementieren der Vorgaben des punktuellen Aufladens für dieses Geschäftsmodell gefordert werden, würde dies wie eine Markteintrittsbarriere wirken. Es wäre vom Kosten-Nutzen-Verhältnis her unangemessen, auf diese Anlagen mit geringer Ladeleistung ein System des punktuellen Aufladens überzustülpen. Das gesetzliche Fordern eines verpflichtenden punktuellen Aufladens würde für diese Fälle den Aufbau von Ladeinfrastruktur verhindern, wenn es nicht eine Ausnahme für Ladeleistungen bis höchstens 3,7 Kilowatt gäbe.

Mobile-Metering bzw. Mobile Charging Systeme mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt werden vom Anwendungsbereich der §§ 3 bis 6 der Ladesäulenverordnung ausgenommen. Grund dafür, diese Ladepunkte auch von den Steckervorgaben auszunehmen, ist die in Ziffer 25 der Erwägungsgründe der Richtlinie 2014/94/EU vorgesehene Förderung der technischen Innovationsoffenheit.

Führt man sich vor Augen, dass der Aufbau von Ladepunkten in dieser Leistungs-kategorie (bis höchstens 3,7 Kilowatt) nicht nur das Laden von PKWs oder Nutzfahrzeugen, sondern auch von anderen Elektrofahrzeugen, wie z.B. Elektroscooter, Pedelecs und ähnlichen mit adressiert, ist hier ein Freiraum für Innovationen erforderlich. Aufgrund der überschaubaren Leistungsaufnahme erscheint dies auch ohne Einbußen an die Sicherheit möglich, solange alle anderen (außerhalb der Steckerstandards liegenden) erforderlichen technischen Sicherheitsanforderungen (insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 26. Juli 2016, BGBl. I S. 1786)

eingehalten werden. Würden auch Ladepunkte in diesem niederschweligen Bereich von den Vorgaben des punktuellen Aufladens und des Steckerstandards erfasst, würden innovative Entwicklungen verhindert. Die Anwendung der Vorschriften der §§ 3 bis 6 der geänderten Ladesäulenverordnung würde auf diese Minimalleistungen innovationshemmend wirken.

Dies kann nach einigen Jahren der Beobachtung der Marktentwicklung neu entschieden werden. Schon im Sinne einer einheitlichen Außenwirkung und der Erkennbarkeit eines Ladepunkts als Lademöglichkeit für Nutzer von Elektromobilen ist zu erwarten, dass die Betreiber auch bei geringer Ladeleistung Typ2-Stecker verbauen werden. Nach einer Karenzzeit im Rahmen des oben genannten Innovationsfreiraums, ist es sinnvoll, den Einbau von Typ2-Steckern verbindlich vorzuschreiben. Entsprechend ist die Ausnahme der Anforderungen von § 3 für Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 3,7 Kilowatt bis zur Anpassung der Richtlinie 2014/94/EU befristet. Dies sollte ausreichend Zeit geben, Innovationen zu erproben und zu etablieren.

Die Kosten der z. B. in Lichtmasten integrierten Ladepunkte fallen niedrig aus. An diesen Ladepunkten kann nur laden, wer über ein intelligentes Kabel verfügt. Die Anordnung der Intelligenz im Kabel senkt die Kosten der Ladepunkte (weniger

Leistungselektronik, geringere/andere Softwareanforderungen, keine laufenden Kosten für Dienstleistungen).

Die allgemeinen, bereits genannten technischen Sicherheitsvorgaben für Energieanlagen gelten für die Ladepunkte mit einer Höchstleistung von 3,7 Kilowatt selbstverständlich in gleichem Umfang wie für alle anderen Ladepunkte.

Die Übergangsregelung in § 8 trägt dem Umstand Rechnung, dass das Implementieren des punktuellen Aufladens nicht unerhebliche Umbauten der Hardware und ggf. Neuinstallationen von Software erfordert. Alle bis zu sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung aufgebauten Ladepunkte genießen Bestandsschutz und fallen nicht unter den Vorgaben des § 4.

Zu Artikel 2:

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung (einen Tag nach der Verkündung).