

Stellungnahme zur Ladesäulenverordnung - LSV

Verordnungsentwurf vom 09. Januar 2015

Berlin, 21. Januar. Die neue Energiewirtschaft begrüßt, dass das Bundeswirtschaftsministerium mit der Ladesäulenverordnung die Festlegung einheitlicher Standards im Bereich der Elektromobilität in die Wege leitet.

Die für einen Aufbau der Ladeinfrastruktur vorgesehenen gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen dabei einerseits berücksichtigen, dass der Weg für neue, kostengünstige Lademöglichkeiten nicht verschlossen wird. Andererseits darf das Interesse an einer der Allgemeinheit zugänglichen Mindestladeinfrastruktur nicht zurückstehen – insofern ist der diskriminierungsfreien allgemeinen Zugänglichkeit ein hoher Wert beizumessen. Aus Sicht der neuen Energiewirtschaft ist dieser Ausgleich insbesondere an zwei Stellen der Verordnung nicht gelungen, beziehungsweise lässt Interpretationen zu, die so eigentlich nicht gewollt sein dürften.

Anwendungsbereich und enge Definitionen hemmen die Entwicklung bestimmter verbraucherfreundlicher Techniken und Technologien

Die Verordnung lässt die Interpretation zu, dass alle Ladepunkte im öffentlichen Raum grundsätzlich und immer mit der „Stecker-2 Technik“ auszurüsten sind. Diese Interpretation wird insbesondere durch die Verordnungsbegründung zu § 2 Nummer 9 genährt. Dort heißt es: *„Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne der Verordnung ist, richtet sich allein nach dessen tatsächlicher Zugänglichkeit im räumlichen Sinne.“*

Dies lässt im Umkehrschluss den Rückschluss zu, dass selbst im Fall einer für den Verbraucher kostenlosen Nutzung einer anderweitigen Lademöglichkeit dies grundsätzlich als unzulässig zu bewerten wäre. Schon dies ist im Hinblick auf die Errichtung einer eigenen und gegebenenfalls für den Verbraucher kostenlosen Ladeinfrastruktur ein kritischer und unverhältnismäßiger Eingriff.

Der zitierte Satz steht insoweit in Widerspruch zur weiteren Definition des Merkmals „öffentlich zugänglich“, dass bei einem Ladepunkt nur dann gegeben sein soll, *„wenn dieser von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich betreten und genutzt werden kann.“*

Diese Definition, die sich so auch in § 35 VwVfG findet und daher in der deutschen Rechtspraxis bewährt ist, sollte vielmehr das zentrale und ausschlaggebende Kriterium sein.

Perspektivisch wirft der Ansatzpunkt der rein räumlichen Zugänglichkeit aber bei der Umsetzung weiterer europäischer Vorschriften (insbesondere des Art. 4 Abs. 9-11 EU-RL 2014/94) eine Reihe weiterer Probleme auf. Diese Vorschriften regeln, dass grundsätzlich an allen Ladepunkten jeder Kunde jedweden Energieversorgers abrechenbar sein muss. Dies ist grundsätzlich im Hinblick auf eine der Allgemeinheit zur Verfügung stehende Infrastruktur nachvollziehbar. Allerdings würde die Absolutheit eines derartigen Tatbestands dazu führen, dass intelligente Lösungen wie etwa das Abrechnen über mobile Zähler (z.B. im Ladekabel oder im Elektromobil) perspektivisch verschlossen wäre, da geringere Kosten, die sich für eine flächendeckende Verbreitung der Ladevorrichtungen mit geringerem technischem Aufwand ergeben, dann nicht zum Tragen kämen. Dies wäre insbesondere dem geschuldet, dass an jeder Ladevorrichtung sicherzustellen wäre, dass auch Kunden, für die ein Ladevorgang nur an aufwändiger errichteten Ladesäulen möglich ist, dort abzurechnen sein müssten. Dieser Mehraufwand könnte leicht dazu führen, dass sich Geschäftsmodelle zerschlagen würden, die eigentlich alle Voraussetzungen mit sich bringen, die Elektromobilität voranzubringen. Dieser kategorische Ausschluss von einfacheren Lösungen kann deshalb durch die Verordnung eigentlich nicht gewollt sein.

Im Hinblick auf die aus Sicht der Allgemeinheit erforderliche Mindestladeinfrastruktur sollte in der Verordnung eine Möglichkeit gefunden werden, die eigenständig finanzierte freiwillige Errichtung von anderweitigen technischen Möglichkeiten nicht zu behindern, aber insbesondere im Hinblick auf die Ausweisung von Vorrangflächen oder einer etwaigen Förderung die technischen Lösungen einzubeziehen, die im Sinne der Verordnung und europäischen Richtlinie als interoperable Lösungen definiert werden.

Wir schlagen deshalb folgende Änderungen vor:

In § 1 ist zur Klarstellung als Satz 2 neu einzufügen:

„Im Falle nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte findet diese Verordnung mit Ausnahme der §§ 2; 3 Abs.4; 4 Abs.1 und 3 sowie des § 5 Abs.3 keine Anwendung.“

In § 5 ist ein Absatz 3 neu einzufügen:

„Im Falle nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte beschränken sich die Kompetenzen der Regulierungsbehörde im Sinne der Absätze 1 und 2 auf die Einhaltung des §3 Abs.4 sowie des §4 Abs.1 und 3.“

In der Verordnungsbegründung zu § 2 Nummer 9 sind folgende Veränderungen vorzunehmen:

„Ob ein Ladenpunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich nach dessen tatsächlicher Zugänglichkeit im räumlichen Sinne sowie nach nutzungsbezogenen Kriterien. Die nutzungsbezogenen Kriterien müssen sachlich oder technisch von erheblichem Gewicht sein. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Ladevorgang mittels einer neuen technischen Möglichkeit erfolgt, so z.B. das Laden an Straßenlaternen oder das Laden per Induktion. Technische Neuerungen und Weiterentwicklungen im Bereich der Ladeinfrastruktur sollen durch die Vorschriften dieser Verordnung nicht eingeschränkt werden.“

Streichung des Satzes:

~~„Nutzungsbezogene Aspekte, wie zum Beispiel das gewählte Abrechnungssystem, sind für die Begriffsdefinition ohne Bedeutung.“~~

Streichen des letzten Absatzes:

~~„Das Abstellen auf eine räumliche ... Nutzungsmöglichkeit im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU nicht mehr besteht.“~~

Einfügung einer Bagatellgrenze:

Der Anwendungsbereich der Verordnung erstreckt sich auf alle Ladepunkte unabhängig von ihrer Anschlussleistung. Wir betrachten dies nicht als zielführend, wenn man sich verdeutlicht, dass auch Starkstromanschlüsse an Campingplätzen, Häfen oder vergleichbaren Plätzen darunter fallen. Dabei handelt es sich meist um Stecker des Typs CEE blau L+N+PE, und CEE rot 3L+N+PE. Hier kann der „normale“ Anschluss durch einen Adapter auch für ein E-Fahrzeug genutzt werden. Allerdings müssen auch andere Anwendungen darüber erfolgen können, so dass eine Umrüstung zu einer Stecker-2 Technik nicht möglich sein wird. Die Alternativen lauten an diesen Orten oftmals: Entweder es gibt keine Lademöglichkeit oder eine nicht mit der Verordnung konforme. Aufgrund dessen, dass derartige Anschlüsse auch von anderen Nutzern in Anspruch genommen werden, ergibt sich auch keine Sinnhaftigkeit, eine Meldepflicht bei der Bundesnetzagentur vorzusehen.

Wir schlagen aus diesem Grund die Einfügung einer Bagatellgrenze im § 2 Nr. 7 von 5 kW vor:

§2 Nr.7 neu:

„Ist ein Normalladepunkt ein Ladepunkt, an dem ein Elektromobil Strom mit einer Ladeleistung von 5 bis 22 Kilowatt ~~oder weniger~~ direkt aufnehmen kann,“



Der Bundesverband Neue Energiewirtschaft

Der Bundesverband Neue Energiewirtschaft e.V. (bne) vertritt die Interessen von Lieferanten und Produzenten in Deutschland, die ihre Kunden mit Strom und Gas versorgen – aber kein eigenes Netz betreiben. Hauptziele des bne sind fairer Wettbewerb auf den Energiemärkten und wirksamer Verbraucherschutz.