

Ladesäulenverordnung ändern – Elektromobilität stärken

Der aktuelle Entwurf der Ladesäulenverordnung (LSV) gefährdet den politisch erfolgreichen Weg, die Aufgaben im Bereich der Elektromobilität im Konsens zu beschreiten. Der LSV-Entwurf weicht von der zugrundeliegenden EU-Richtlinie ab und behindert die europaweit einheitliche Umsetzung der Richtlinie. Der Kurs des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zur Ladeinfrastruktur gefährdet dadurch die positive Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland nachhaltig. **Dies kann nicht im Interesse der Bundesländer liegen.**

Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Anteil, die ehrgeizigen Energie- und Klimaschutzziele Deutschlands im Rahmen der Energiewende zu erreichen. Sie trägt zudem zu einer deutlichen Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr, zur **Verbesserung der Luftqualität sowie zur Lärminderung in städtischen und vorstädtischen Ballungsräumen** bei.

Mit der EU Richtlinie für alternative Kraftstoffe wird Deutschland aufgefordert eine flächendeckende **Mindestinfrastruktur für das Aufladen von Elektrofahrzeugen aufzubauen**. Handlungsleitendes Ziel der Politik sollte dabei sein, **eine ausgewogene Entwicklung zu erzielen**, d.h. einen Rahmen zu schaffen, in dem auch private Investitionen über diese Mindestladeinfrastruktur hinaus möglich sind. Innovative Technologien und alternative Geschäftsmodelle für Ladedienste sollten nicht beschränkt werden. Nur so können in Zukunft Fahrer von Elektrofahrzeugen die kostengünstigsten und technologisch fortschrittlichsten Dienste nutzen. Aus diesem Grund fordert auch der Lenkungsreis der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz bei der Förderung der Elektromobilität.

Dagegen **stellt der Entwurf der LSV allerdings eine Maximalanforderung an sämtliche Betreiber von Ladeinfrastruktur dar** und bremst damit die Förderung der Elektromobilität in den Städten und Kommunen. Nach dem aktuellen Vorschlag des BMWi's wären Betreiber von privat finanzierten und im Privateigentum stehenden Ladepunkten gezwungen, künftig in zusätzliche Anschlüsse zu investieren, ohne bestimmen zu können, wer ihren Ladepunkt nutzen kann und wer nicht. Betreiber von innovativen Geschäftsideen aber **auch kleine und mittelständische Unternehmen** (z.B. Supermärkte, Hotels, Einzelhändler), die Ladepunkte in ihr Geschäftsfeld integrieren und beispielsweise Ihren Kunden den kostenfreien Zugang zu Ladesäulen ermöglichen wollen, **sind hier betroffen**. Auch zivilgesellschaftliche Akteure wie Vereine und Genossenschaften werden der Chance für derartige standortgebundene Geschäftsmodelle beraubt, da diese unter den Vorgaben der LSV nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Darüber hinaus werden bestehende und gut funktionierende Ladeinfrastrukturen – also gerade die Vorreiter in den Bundesländern – ausgebremst.

So wird der für den Aufbau kostengünstiger Ladeinfrastruktur positive Wettbewerb verhindert. Auch das erklärte Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, rückt in weite Ferne.

Dieser unverhältnismäßige Eingriff in den Wettbewerb, der zudem in Widerspruch zu Ziel und Wortlaut der EU-Richtlinie steht, ist durch die Bundesländer zu korrigieren. Die Verordnungsgeber in Bund und Land sind aufgerufen, sich auf das Ziel der Förderung einer effizienteren, klima- und umweltfreundlicheren sowie ressourcenschonenderen Mobilität zu besinnen und **eine Lösung zu schaffen, die sämtlichen beteiligten Akteuren den benötigten wirtschaftlichen Freiraum zur Entwicklung nachhaltiger und innovativer Konzepte lässt**. Nur mit einer akkuraten Umsetzung der EU-Richtlinie lassen sich lokale Emissionen aus der Verbrennung von Primärenergie schneller einsparen und die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen vor Ort verbessern.

Im Sinne der Richtlinie und eines konsensorientierten Weges finden Sie rückseitig eine Gegenüberstellung der strittigen Aspekte des aktuellen LSV-Entwurfs mit den ursprünglichen Vorgaben der EU-Richtlinie sowie Vorschläge für eine europarechtskonforme Fassung der jeweiligen Vorschriften der LSV.

Synopsis: Richtlinie 2014/94/EU (AFI-Richtlinie) vs. Entwurf der Ladesäulenverordnung vom 14. Oktober 2015

AFI-Richtlinie vom 22. Oktober 2014	Ladesäulenverordnung (LSV) Entwurf i.d.F. vom 14. Oktober 2015	Anmerkungen	Formulierungsvorschlag für Überarbeitung der LSV
Artikel 2 Nr. 7	§ 2 Nr. 9		
<p>„Öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder öffentlich zugängliche Tankstelle“ ist ein Ladepunkt oder eine Tankstelle, an der ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu der alle Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.“</p>	<p>Artikel 1. „Im Sinne dieser Verordnung [...] ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann; unterschiedliche Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung</p> <p>Artikel 2. sowie alle Maßnahmen, die ausschließlich überwiegend bestimmt sind, anderen Fahrern von Elektromobilen den Zugang zum Ladepunkt zu verwehren, bleiben für die Zuordnung eines Ladepunkts als öffentlich zugänglich außer Betracht“</p> <p>Artikel 3.</p>	<p>§ 6 LSV bietet eine von der Definition der Richtlinie unzulässig abweichende Definition der öffentlichen Zugänglichkeit.</p> <p>Die Richtlinie macht die öffentliche Zugänglichkeit davon abhängig, ob der Ladepunktbetreiber bewusst diskriminiert.</p> <p>Die LSV hingegen stellt maßgeblich auf die räumliche Zugänglichkeit ab, ohne die Möglichkeit der bewussten Diskriminierung vorzusehen.</p> <p>Dieser von der Richtlinie abweichende Text sollte entfernt werden, da er aufgrund des auslegungsbedürftigen Begriffes „überwiegend“ lediglich zu Rechtsunsicherheit führt und sämtliche Geschäftsmodelle, die bewusst nur einem begrenzten Personenkreis offenstehen sollen, vereitelt. Genau solche Geschäftsmodelle wollte der EU-Gesetzgeber aber durch die klare Unterscheidung zwischen öffentlich zugänglichen und öffentlich nicht</p>	<p>„Im Sinne dieser Verordnung [...] ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, an dem ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu dem alle Nutzer nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.“</p>

AFI-Richtlinie vom 22. Oktober 2014	Ladesäulenverordnung (LSV) Entwurf i.d.F. vom 14. Oktober 2015	Anmerkungen	Formulierungsvorschlag für Überarbeitung der LSV
--	--	-------------	---

zugänglichen Ladepunkten
sicherstellen.

Artikel 4 Abs. 4	§ 6		
------------------	-----	--	--

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Normalladepunkte / Schnellladepunkte [...], die **ab dem 18. November 2017** errichtet oder erneuert werden, mindestens den technischen Spezifikationen nach Anhang II [...] entsprechen [...].

Artikel 11 Abs. 1: „Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens **bis zum 18. November 2016** nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.“

„Ladepunkte, die vor dem ... **[einsetzen: Datum drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]** in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 3 ausgenommen.“

[Noch zu § 6]

[Noch zu § 6]

§ 6 LSV verletzt die in der Richtlinie bewusst normierten Fristen

Der EU-Gesetzgeber wollte die Steckerstandards ausdrücklich erst ab dem **18. November 2017** vorsehen:

(i) Andernfalls wären die Mitgliedsstaaten nicht von der **im Übrigen geltenden Umsetzungsfrist des Art. 11 Abs. 1 abgewichen**

(siehe linke Kolumne)

(ii) Auch die **Historie** von Art. 4 Abs. 4 RiLi unterstreicht dies: Der ursprüngliche Textvorschlag der Kommission sah vor, dass die Ladepunkte „bis spätestens zum 31. Dezember 2017 [den Anforderungen für Steckerstandards] entsprechen sollen“. Diesen Vorschlag hatten die Mitgliedstaaten bei den Beratungen im Rat **bewusst abgelehnt**.

§ 3 Absatz 1 bis 3 gilt nur für Ladepunkte, die ab dem **18. November 2017** errichtet oder erneuert werden.