

- PRESSEMITTEILUNG -

Politischer Kurzschluss beim Laden von Elektrofahrzeugen?

Führende Verbände und Vereine der E-Mobilität in Deutschland kritisieren Motivation, Inhalt und Gestaltungswillen der zur Entscheidung vorgelegten Ladesäulenverordnung. Jetzt kommen Einwände gegen die LSV des Bundeswirtschaftsministeriums (BMWi) auch aus der EU.

Das BMWi hat bekanntlich im Januar 2015 einen Referentenentwurf vorgelegt, die "Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile"- kurz: Ladesäulenverordnung (LSV). „Die Ladesäulenverordnung für Elektrofahrzeuge schießt immer noch weit übers Ziel hinaus. Statt lediglich Mindestanforderungen zu verordnen, behindert das BMWi mit seiner angekündigten 'Maximal'-Verordnung Interoperabilität, internationale Standards, Wirtschaftlichkeit und Vielfalt im Wettbewerb um die besten Ladeservices für Elektrofahrzeuge unter den Akteuren“, heißt es in einer gemeinsamen Stellungnahme der Verbände [Bundesverband Solare Mobilität e.V.](#), [LEMnet Europe e.V.](#) und [Park + Charge e.V.](#), welche heute in Berlin und München anlässlich eCarTec-Messe zeitgleich veröffentlicht wurde.

„Trotz der seit Sommer bereits vorliegenden fachlichen Einwände durch EU-Kommission und mehrerer EU-Mitgliedsländer im Rahmen des Notifizierungsverfahren zur EU-Richtlinie 2014/94/EU, beharrt das BMWi auf seinen von Anbeginn an auch in Deutschland kontrovers diskutierten Referentenentwurf. Wie es in Berlin heißt, soll die LSV im November vom Bundestag – weitgehend unverändert – gebilligt werden. Ein Unding“, meint BSM- Vorsitzender Thomic Ruschmeyer.

„Die LSV ist für private Betreiber von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge der Sargnagel sowohl für die Bestandserhaltung als auch den Ausbau von Ladesäulen und -Boxen. Im Grunde sind die auferlegten Bürokratie- und wiederkehrenden Gebührenlasten erstmals auch für private und kleingewerbliche Ladesäulenbetreiber völlig unangemessen und dienen lediglich industriellen Interessen, nicht denen der betroffenen E-Mobilisten. Eine Manifestation von Regulierung statt weitgehender und bisher verfolgter Liberalisierung wie bei der Energiewende und bei der Erzeugung und Verteilung von regenerativem Strom wirkt kontraproduktiv für den dringend benötigten Markthochlauf. Die LSV ist somit ausgesprochen mittelstandsfeindlich und richtet sich auch gegen die Zivilgesellschaft, weil Vereine, Genossenschaften und private Elektrofahrzeugfahrer/innen sich den Aufwand für Ladesäulen zur Nutzung durch Dritte in dieser Fassung auch finanziell nicht mehr leisten können“, kritisiert der P+C-Vorsitzende Patrick Zankl. „Gemessen an der einmütig durch die EU-Institutionen beschlossenen Richtlinie 2014/94/EU ist die deutsche LSV-Umsetzung durch das BMWi leider mit zahlreichen Kurzschlüssen behaftet.“

Inzwischen gibt es vielseitige Kritik auch in Europa. "Das war vorhersehbar! Ärgerlich ist, dass das



BMWi mit seinen Festlegungen sowohl gegen die EU-Richtlinie selbst verstößt als auch Maximalfestlegungen erreichen will, wo lediglich Mindestanforderungen laut EU-Kommission notwendig sind. Die erhoffte Wirtschaftlichkeit alter wie neuer Ladeinfrastruktur wird aussichtloser und Investitionssicherheit wird ausgerechnet durch einen Wirtschaftsminister abgeschafft“, fasst für LEMnet-Europe e.V. dessen Präsident Andreas-Michael Reinhardt die Kritik zusammen.

Sowohl der Lenkungskreis der Nationalen Plattform Elektromobilität als auch der Parlamentskreis Elektromobilität im Deutschen Bundestag sind aus Sicht der Verbände daher aufgefordert, das Thema LSV auf die nächste Tagordnung zu setzen und das BMWi dabei zu unterstützen, den LSV-Referentenentwurf jetzt grundhaft zu überarbeiten, meinen die Verbände BSM, P+C und LEMnet Europe in ihrer Medienmitteilung. „Darüber hinaus werden die Verbände die Länder bitten, über den Bundesrat sich einzuschalten, damit die gravierendsten Nachteile der LSV durch einen neuen Referentenentwurf behoben werden“, sagte BSM-Vorsitzender Ruschmeyer.

Die Verbände/ Vereine BSM, LEMnet Europe und Park+Charge fordern

1. das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) auf, aufgrund der substantiierten Kritik **den Verordnungsentwurf grundhaft zu überarbeiten** und dabei die konkreten Änderungsvorschläge zu berücksichtigen und aufzuarbeiten.
2. den Lenkungskreis der **NPE-Nationalen Plattform Elektromobilität** auf, mitzuwirken und seine „AG 3“ zu bitten, die vorliegenden **Änderungsvorschläge aufzugreifen**.

„Deutschland soll ein Leitmarkt für die Elektromobilität werden und nicht durch eine verfehlte LSV zu einem ‘Leidensmarkt‘ mutieren für Betreiber von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektromobile“, fordert für LEMnet Europe dessen Vorstand, Andreas-Michael Reinhardt.

Aufgrund der vorliegenden Kommentierungen aus Europa und der EU Kommission selbst, wird das BMWi eingehen müssen auf die Kommentare und Hinweise, so die Meinung der drei Verbände.

Einzelheiten

Vorbemerkung: Die Verbände BSM, LEMnet Europe und Park+Charge haben die einzelnen Kritikpunkte an der LSV aktuell zusammengetragen und dabei zahlreiche Dokumente ausgewertet, die auch seitens der EU-Kommission, von europäischen Regierungen, Verbänden, Organisationen und Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden bzw. öffentlich bereits bekannt sind.

1. Die Bundesregierung ist seitens des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) bemüht, zügig die Richtlinie 2014/94/EU in nationales Gesetz umzusetzen zur rascheren Förderung der Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland einerseits und andererseits zur Absicherung der Reichweiten beim Nach-/Laden von Elektrofahrzeugen im Zuge von Reisen und Fahrten überhaupt. Die alsbaldige **Umsetzung der EU-Richtlinie** in nationales Recht **wird** seitens BSM, LEMnet Europe und P+C ausdrücklich **begrüßt**.



2. Der im Januar 2015 den Verbänden und danach der Öffentlichkeit seitens BMWi vorgestellte Referenten-Entwurf zur Ladesäulenverordnung (LSV) wurde wegen vieler Festlegungen – u.a der kurzen Kommentierungsfrist bis 21.01.2015 – von vielen Seiten kritisiert bzw. abgelehnt. Der BSM hatte auch für LEMnet Europe und P+C widersprochen und **Änderungen** vorgeschlagen, welche **alle abgelehnt** wurden.
3. Unsere wesentlichen **Kritikpunkte im Januar 2015** lauteten
 1. Deutschland läuft Gefahr, durch eine sehr restriktive Regelung gemäß § 3 (1) der LSV einen europäischen **Sonderweg** zu beschreiten.
 2. **Wirtschaft und Verbände** sollen - weiterhin - **standardisieren, nicht eine Regierung**, bei aller gewünschten Mitwirkung der EU-Staaten und deren Regierungen.
 3. **Warum** müssen Ladesäulen jetzt erstmals **reguliert** werden? Warum lassen sich die Bundesländer als bisher zuständige Energieaufsichts-Behörden nach dem Energiewirtschaftsgesetz ihre Zuständigkeiten nehmen?
(„Mindestanforderungen gem. EU-RL und Regulierung sind zwei Paar Schuhe“)
 4. Die LSV vermittelt den Eindruck, dass mit ihr eine „Lex CHAdEMO“ und eine [„Lex Tesla“¹](#) nebenbei auch geschaffen werden sollen, denn bei strikter LSV-Auslegung müsste jeder neu errichtete Ladepunkt „CHAdEMO“ (Japan für Nissan und Renault“ und „Tesla“ (USA) jeweils mit einem „COMBO2“- Stecker ausgerüstet werden, was diskriminierende Auswirkungen haben würde. Der umgekehrte Fall scheint aber nicht erforderlich bzw. gewünscht. Die LSV ist somit **keineswegs technologieneutral!** – das bemängelt jetzt auch die EU-Kommission.
4. Genereller **Vorbehalt** gegenüber LSV auch **seitens EU-Kommission** und einiger EU-Länder
 1. Das **Übergangsdatum** 18. November 2017
Im Gegensatz zu Artikel 4, § 4, erster und zweiter Satz der Richtlinie 2014/94/EU, ignoriert die BMWi-Verordnung das bewusst seitens der EU-Kommission gesetzte Übergangsdatum 18. November 2017, wenn die LSV abhebt auf ihre Formulierungen in §3, Absätze 1, 2 und 3 des notifizierten Entwurfs der LSV als Frist für die Ladestationen, um (angeblich) kompatibel mit [Anhang II der EU-Richtlinie²](#) zu sein. Die LSV will bislang **drei Monate nach Inkrafttreten die Übergangsregelung bereits beenden**.

Die EU-Kommission weist in Ihrer Stellungnahme konkret und ausführlich auf einen weiteren wesentlichen [Mangel der LSV hin³](#). Insoweit Art. 2 (7): „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. - Für die EU-Kommission besteht eine vermeintliche **Diskriminierung nicht im Ladestecker** an sich, wie andernorts ausgeführt. Art. (9): besagt: „Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen, ohne dass ein Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen werden muss“.

Es wird mehr als deutlich, wo die EU-Richtlinie konkrete Diskriminierungsgefahren sieht. In [Pkt. 4.4. \(s. u.\)](#) – wird näher auf das Thema „nichtdiskriminierender Zugang“ und die verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung eingegangen.

2. EU-Richtlinie, „ANHANG II TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN“:
Obgleich die Festlegungen in der EU-Richtlinie eindeutig sind, weicht der LSV-Entwurf in wichtigen Details ab bzw. umfasst diese nicht. Es steht geschrieben hinsichtlich Normung:

„Technische Spezifikationen für Ladepunkte

1.1. Normalladepunkte für Kraftfahrzeuge

Wechselstrom-Normalladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2 auszurüsten. Diese Steckdosen dürfen mit bestimmten Zusatzeinrichtungen wie mechanischen Steckdosen-Verschlüssen ausgestattet sein, sofern die Kompatibilität mit dem Typ 2 gewahrt bleibt.

1.2. Schnellladepunkte für Kraftfahrzeuge

Wechselstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2 auszurüsten. Gleichstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des „combined charging system Combo 2“ nach der Norm EN62196-3 auszurüsten.

Es ist ausdrücklich die Rede von „1.3. Kabellose Ladepunkte für Kraftfahrzeuge“, „1.4. Batterieaustausch bei Kraftfahrzeugen“ und „1.5. Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der [Klasse L](#)“^{4 5}



Die LSV des BMWi geht weder ein auf kabellose Ladepunkte für Elektromobile noch auf Ladepunkte der Kfz.-EG-Klasse „L“⁶, obgleich dieser Markt weltweit und in Deutschland rasanter wächst als für „M“- Fahrzeuge und die Kl. L6e und L7e für Deutschland relevant sind und es einen international etablierten Standard EN 61851-3(-1) bereits gibt bzw. alsbald geben wird (-1).

In ihren Anmerkungen zur LSV des BMWi weist die EU-Kommission folglich darauf hin, dass der Richtlinien-Entwurf des BMWi wichtige Details - s.o.- nicht aufnimmt in den deutschen LSV-Entwurf bzw. bewusst abändert und dadurch z.B. die Entfaltung einer Norm begrenzt und damit die Richtlinie 2014/94 ggfs. restriktiver auslegt, als von anderen Bundes-Ressorts bzw. auch EU-Ländern und der EU-Institutionen bei Verabschiedung der Richtlinie 2014/94/EU im Oktober 2014 intendiert und EU-seitig in Richtlinie 2014/94/EU beschlossen.

Des Weiteren weist die EU-Kommission in ihrer Stellungnahme durch die Generaldirektion daraufhin, daß es nicht üblich ist, in einer Verordnung auf eine Norm einschränkend zu verweisen unter Benennung eines Datums, zu dem diese Norm zum Beispiel beschlossen bzw. verkündet wurde. „the Directive does not contain references to particular versions of the standards (the notified Ordinance mentions "December 2014 edition" – two times – and "July 2012 edition)". In this context the Commission would like to draw the attention of the German authorities to the CEN/CENELEC.⁷

3. Kritik **CEN und CENELEC** an EU-Richtlinie und LSV:

CEN/CENELEC schreibt hierzu: "If the direct reference to standards is to be kept in Annex III of the Directive, CEN and CENELEC would then recommend the use of undated references, which would de facto mean a reference to the latest version of the standard." D.h. die Einschränkung in der BMWi- LSV. „Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014“ sollte ebenso entfallen und ersetzt werden wie beim Aufbau von Schnellladepunkten „Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014“, durch den Kommissions-Verweis auf die Normungsorganisationen CEN und CENELEC und deren erwähnten Vorschlägen zur einwandfreien Formulierung:

"2. Annex III, items 1.1 and 1.2:

CEN and CENELEC noticed that the term 'connector' is used several times in Annex III, while for the recharging point it would be more appropriate to use the terms as given in EN 62196-2 'Plugs, socket-outlets, vehicle connectors



and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles -- Part 2: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c. pin and contact-tube accessories' i.e. 'socket outlet' for charging stations without fixed charging cable and 'vehicle connector' for charging stations with a fixed charging cable. This would underline the two different solutions at the charging point side."

Das BMWi verweist bezüglich §3(3) darauf, dass „beim Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist [...] aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt **mindestens mit Kupplungen** des Typs Combo 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012, ausgerüstet werden (muss)". Auch hier trifft die Einschränkung der Norm der Standardisierungsorganisation CEN und CENELC gem. Empfehlung.

Und schon gar nicht schließt das BMWi in seinem Entwurf der LSV ein die dringliche Empfehlung der Standardisierungsorganisationen, [auf jeden Fall](#) die Sicherheitsauslegung einer Ladesäule gem. den verbindlichen Sicherheitsstandards vorzuschreiben, nämlich „EN 61851-1 'Conductive charging system for electric vehicles - Part 1: General requirements' and is an integral part of the safety of charging points.“

4. Die Normungsgremien kritisieren, dass weder „EN 61851-1“ im Richtlinienentwurf benannt wurde noch vorgeschrieben ist beim Typ2-Ladestecker und der Sicherheit des Systems vorgeschrieben wird. Das ist auch ein noch heilbarer Mangel der BMWi-LSV:

Bei §3(4) sollte ein 2. Absatz eingefügt werden, welcher lauten könnte:
„Sonstige geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen, hier insbesondere Ladesäulen, haben die elektrische Sicherheit der gesamten Ladestation bei Errichtung und im Betrieb nachzuweisen, gem. EN 61851-1 "Konduktive Ladesysteme für Elektrofahrzeuge - Teil 1: Allgemeine Anforderungen". Diese Norm ist ein integraler Bestandteil der Sicherheit von Ladestationen . EN 61851-1 stellt die Sicherheit des "Systems" Ladestelle mit Steckdose Typ 2 sicher.“

5. Die EU-Kommission kritisiert den Referentenentwurf LSV konkret in Sachen einseitiger Stecker-Festschreibungen (siehe auch oben "[Genereller Vorbehalt gegenüber LSV auch seitens EU Kommission...](#)" und [Fußnote 2](#) dazu)
 1. z.B. das Vorschreiben statt einer Mindestanforderung einer Maximalanforderung „von immer Typ 2/ Combo2-Steckdosen...“
Während die EU vorschreibt „to allow multistandard recharging“



(siehe Fußnote 2) postuliert die LSV eine Maximalanforderung von „immer Typ2 oder Combo2“ gem. EN-62196-2, usw.

2. das BMWi wegen Ignorierens der „Erwägung 33“ der EU-Richtlinie 2014/94/EU⁹, denn entgegen den deutschen Festlegungen legt sich die EU-Richtlinie ausdrücklich fest zugunsten einer Vielfalt an Steckdosen und relevanter Standards, sofern wenigsten ein Typ2/Combo2- Stecker und die jeweiligen EN-Standards an wenigstens einer öffentlich zugänglichen Ladesäule/-Infrastruktur vorzufinden sind. Deshalb spricht man auch von Mindestanforderungen. Das BMWi allerdings formuliert mit seiner LSV unverhältnismäßige Maximalanforderungen.
3. insbesondere das mittels der LSV mögliche Behindern bereits getätigter Investitionen in Ladeinfrastruktur (z.B. durch P+C-Vereinsmitglieder und/oder Fahrerinnen von E-Fahrzeugen(CEE-Dosen), oder Eigentümer bzw. Betreiber von CHAdeMO-Ladesäulen, von Tesla-Superchargern oder anderen) kritisieren der BSM, LEMnet Europe und P+C. BSM und LEMnet Europe betreiben keine eigene Ladeinfrastruktur. Lediglich der BSM verfügt am Sitz seiner Geschäftsstelle zu Demozwecken über (Laternen-)Ladepunkte und eine Ladesäule.
6. Weitere wichtige Hinweise der EU-Kommission: „Was ist ein öffentlich zugänglicher Park-/Laderaum“? Die EU-Kommission hat bekanntlich auf Ihrer Webseite¹⁰ (Notifizierungsnummer: 2015/120/D) mit Blick auf die BMWi-Ladesäulen-“Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV)“ – vom 13.03.2015 – auf die Eingaben bzw. „Bemerkungen“ seitens „Dänemark, Finnland, Kommission, Schweden“ verwiesen und auf die „Abgabe einer ausführlichen Stellungnahme durch: Vereinigtes Königreich“, hingewiesen, welche mit Blick auf die anstehende Verabschiedung der BMWi-LSV durch den Bundestag und den Bundesrat Anlass bieten, den Verordnungsentwurf nochmals seitens des BMWi zu korrigieren.

Insbesondere die LSV- Formulierung, **was** gem. Referentenentwurf **überhaupt** ein „**öffentlich zugänglicher Parkraum ist**“, bedarf nach Ansicht der EU-Generaldirektion einer Klarstellung, weil es nicht EU-Richtlinien-konform ist¹¹:



1. Die LSV besagt in §2(9): 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 sowie alle Maßnahmen, die ausschließlich oder überwiegend dazu bestimmt sind, anderen Fahrern von Elektromobilen den Zugang zum Ladepunkt zu verwehren, bleiben für die Zuordnung eines Ladepunkts als öffentlich zugänglich außer Betracht;

2. Die EU-Richtlinie 2014/94/EU sagt aus in Artikel 2(4)
„Normalladepunkt“ ist ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 kW an ein Elektrofahrzeug übertragen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektrofahrzeugen ist und die nicht öffentlich zugänglich sind.“

3. Die EU-Richtlinie 2014/94/EU sagt aus in Artikel 2(7), was einen öffentlichen Park-/Laderaum ausmacht: „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.“ – Auf die EN-Standards zum Beispiel, welche für das BMWi und seine LSV so Übergewichtig eine Rolle spielen, stellt die EU-Richtlinie nicht so sehr ab. Auch liegt die Nicht-/Diskriminierung für die EU- Institutionen eher im Bereich „Zugang“ bis „Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung“ denn beim Stecker.

Warum wohl? Weil beim Stecker Vielfalt der Standards (Neben Typ 2 auch CHAdeMO, Typ3,...COMBO2/CCS2) und demzufolge Stecker konzediert und dennoch Interoperabilität unterstellt wird (Adapter z. B). Beim Zugang zum Authentifizieren, Nutzen und Bezahlen gibt es gleichwohl mehr



Hürden und daher Regelungsbedarf für „diskriminierungsfreien Zugang“.

In der vorliegenden Form wird die Ladesäulenverordnung aus den dargelegten Gründen den Vorgaben der EU-Richtlinie nicht gerecht. Als Hindernis für die Elektromobilität in Europa läuft sie letztlich auch den Zielen zuwider, mit der bereits das Elektromobilitätsgesetz begründet wurde. Die Verbände/ Vereine BSM, LEMnet Europe und Park+Charge erwarten daher vom BMWi eine Nachbesserung des Entwurfs unter Berücksichtigung der hier ausgeführten Änderungsvorschläge.

Rückfragen bitte an

Andreas-Michael Reinhardt (a.reinhardt@bsm-ev.de) und Thomic Ruschmeyer

(t.ruschmeyer@bsm-ev.de)

¹ Zur Erläuterung: Alle Teslas SuC Supercharger in Deutschland stellen an mehr als 50 Stationen mehr als 400 Ladepunkte mit bis zu 120kW zur Verfügung. Europa > 160 mit > 1000 Ladepunkten. Der sich abzeichnende Trend für Ladeleistungen > 120kW wird derzeit fast nur von Tesla angeboten. Tesla Motors ist derzeit das einzige Unternehmen, welches eine Ladeleistung in dieser Größenordnung bereits heute erreicht. Bei genauer Betrachtung handelt es sich bei Tesla SuC um ein CCS (AC+DC Ladung kombiniert) allerdings konnte bislang wegen der geringen Ladeleistung von bisher 120kW auf die beiden zusätzlichen PINs verzichtet werden. Die Kommunikation zwischen Ladesäule und Fahrzeug erfolgt regelkonform über PLC, die Stecker entsprechen voll dem Typ2 Standard/Norm. Es bleibt u konstataieren, dass mit Stand Juni 2015 die Teslas SuC heute das meistverbreitete DC-Schnellladesystem in Deutschland sind, noch vor CHAdeMO und CCS2. Auch hat Tesla mit dem CHAdeMO-Adapter nachgewiesen, dass eine kostengünstige Brücke zwischen CHAdeMO und CCS geschlagen werden kann. [|zurück|](#)

² Im LSV-Entwurf des BMWi heißt es auf Seite 6/17: „§ 6 Übergangsregelung 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.“ [|zurück|](#)

³ “Contrary to Article 4 paragraph 4 first and second sentence of Directive 2014/94/EU, §3 sub paragraphs 1, 2 and 3 of the notified Draft Ordinance (BMW: LSV) do not include a reference to the date of 18 November 2017 as the deadline for recharging points to be compliant with Annex II, points 1.1 and 1.2 of the Directive 2014/94/EU, i.e. that recharging points be mandatorily equipped with at least Type 2/Combo 2 socket outlets. While the Commission acknowledges that the reference date is a deadline and that Member States can anticipate that date in their national legislation, the Commission would like to remind the German authorities of Recital 33 of Directive 2014/94/EU which stipulates that investments made before the adoption of Directive 2014/94/EU in technologies which are different from those prescribed by the Directive should not be hampered: “Interface to charge electric vehicles could include several socket outlets or vehicle connectors as long as one of them complies with the technical specifications set out in this Directive, so as to allow multistandard recharging. However, the choice made in this Directive of Union-wide common connectors for electric vehicles (Type 2 and Combo 2) should not be detrimental to Member States having already invested in the deployment of other standardized technologies for recharging points and should not affect existing recharging points deployed before the entry into force of this Directive. Electric vehicles already in circulation before the entry into force of this Directive should be able to recharge, even if they were designed to recharge at recharging points that do not comply with the technical specifications set out in this Directive. [...]”. Therefore the period until 18 November 2017 is a transition period allowing the corresponding economic operators to adapt to the obligations derived from Directive 2014/94/EU regarding standards.” Siehe PDF und Stellungnahme “Communication from the Commission - TRIS/(2015) 01766. Directive 98/34/EC Notification: 2015/0120/D” - S.2/3 [|zurück|](#)

⁴ L 307/20, 28.10.2014, Amtsblatt der Europäischen Union: I (Gesetzgebungsakte) RICHTLINIEN RICHTLINIE 2014/94/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Text von Bedeutung für den EWR) [|zurück|](#)



Bundesverband Solare Mobilität
Hauptstadtbüro

Wilhelmstraße 93
D - 10117 Berlin

Fon: 030 - 32 66 29 99
Fax: 030 - 32 66 29 97

berlin@bsm-ev.de
www.bsm-ev.de

⁵ Siehe auch:” b) Category L set-out in Annex I to Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheeled vehicles and quadricycles (OJ L60, 2.3.2013, p.52). The electrified L-category vehicle fleet (including light two-, three and four-wheeled vehicles such as powered cycles, two- and three-wheeled mopeds, motorcycles with and without a sidecar, tricycles and quadricycles) is significantly bigger than the electrified passenger car fleet in the EU and offers higher potential to convert conventionally propelled L-category vehicles equipped with a traditional combustion engine into light vehicles equipped with electrified propulsion. Therefore, it would be highly advantageous for the L-category vehicle industry sector as well as for the many users of such vehicles that each recharging point that is made available for light-duty vehicle (car) owners also contains a (re-)charging possibility for the owners of L-category vehicles. This should be a relatively cheap add-on that can greatly help society in their needs for electrified and energy efficient mobility, especially in the urban areas but also beyond that environment.” Quelle: Communication from the Commission - TRIS/(2015) 01766. Directive 98/34/EC. Notification: 2015/0120/D; Seite 2. [|zurück](#)

⁶ Klasse L-Zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge sowie leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge, EG-Klasse: L6e und L7e [|zurück](#)

⁷ Über CEN und CENELEC: „Mit CEN (Europäisches Komitee für Normung) und CENELEC (Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung) werden offiziell anerkannte Organisationen für die Entwicklung und Definition von Standards auf europäischer Ebene verantwortlich. Diese legt Standards Spezifikationen und Verfahren fest in Bezug auf eine breite Palette von Produkten und Dienstleistungen. Die Mitglieder des CEN und CENELEC sind die nationalen Normungsinstitute und elektrotechnischen Komitees von 33 europäischen Ländern, darunter alle EU-Mitgliedstaaten sowie Island, Norwegen, Schweiz, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien und die Türkei. CEN und CENELEC arbeiten auch daran, die internationale Harmonisierung der Normen im Rahmen der technischen Kooperationsvereinbarungen mit ISO (International Organization for Standardization) und IEC (International Electrotechnical Commission) zu fördern. Europäische Normen (EN) werden durch einen Prozess der Zusammenarbeit zwischen den technischen Experten von Wirtschaft und Industrie, Forschungsinstituten, Verbraucher- und Umweltorganisationen und anderen gesellschaftlichen Akteure nominiert entwickelt. Diese Standards werden in allen der 33 Länder, von CEN und CENELEC abgedeckt, anerkannt.“ (eigene Übersetzung von [Webseite](#)) [|zurück](#)

⁸ Zitiert aus CEN und CENELEC- Dokument: Seite 4/16: “Furthermore, it is to be noted that the electrical safety of the whole charging point is covered by EN 61851-1 'Conductive charging system for electric vehicles - Part 1: General requirements' and is an integral part of the safety of charging points. EN 61851-1 is not mentioned in the text of the proposed Directive while it is fundamental to ensure the safety of the 'system' charging point with outlet type 2.” (www.cencenelec.eu) [|zurück](#)

⁹ „Erwägung 33“ der EU-RL: S.5/20:“Die Schnittstelle zum Aufladen von Elektrofahrzeugen könnte mehrere Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen umfassen, sofern eine davon den technischen Spezifikationen dieser Richtlinie entspricht, damit ein Aufladen nach mehreren Standards möglich ist. Die in dieser Richtlinie getroffene Festlegung auf die unionsweit gemeinsamen Kupplungen („Typ 2“ und „Combo 2“) für Elektrofahrzeuge sollte sich jedoch für Mitgliedstaaten, die bereits Investitionen in eine andere Standardtechnik für Ladepunkte getätigt haben, nicht nachteilig auswirken und sollte die bestehenden Ladepunkte, die vor Inkrafttreten dieser Richtlinie eingerichtet wurden, unberührt lassen. Es sollte möglich sein, Elektrofahrzeuge, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie in Verkehr waren, aufzuladen, auch wenn sie für Ladepunkte konzipiert wurden, die nicht den technischen Spezifikationen dieser Richtlinie entsprechen....“ [|zurück](#)

¹⁰ [vgl. ec.europa.eu](http://ec.europa.eu) [|zurück](#)

¹¹ “Furthermore, the Commission would like to draw the attention of the German authorities to the apparent inconsistencies related to the concept of "accessible to the public" contained in § 2 point 9 of the draft. In particular, a clarification of the following expression is needed: "along with all measures which are exclusively or



Bundesverband Solare Mobilität
Hauptstadtbüro

Wilhelmstraße 93
D - 10117 Berlin

Fon: 030 - 32 66 29 99
Fax: 030 - 32 66 29 97

berlin@bsm-ev.de
www.bsm-ev.de

predominantly intended to deny other drivers of electromobile vehicles access to the recharging point, shall not be taken into consideration as being accessible to the public as regards the classification of a recharging point;". In the Commission's understanding this notion of public accessibility would imply that there are no privately accessible recharging points (with the exclusion of those socket outlets not considered to be recharging points for electric vehicles as defined in § 2 point 7 of the notified Ordinance and in Article 2 paragraph 4 of Directive 2014/94/EU), i.e. that ultimately all recharging points are publicly accessible. However, the expression above would also contradict the sentence contained in § 2 point 9 of the notified Ordinance "[...] provided the parking place which is part of the recharging point can actually be used by an indeterminate category of persons or a category of persons which can only be defined according to general characteristics;". Quelle: Communication from the Commission - TRIS/(2015) 01766. Directive 98/34/EC. Notification: 2015/0120/D. (DG Internal Market der EU) [|zurück|](#)

Zu den Verbänden bzw. Vereinen:

Bundesverband Solare Mobilität e.V. (www.bsm-ev.de)

Der Bundesverband Solare Mobilität setzt sich seit mehr als 25 Jahren für umweltverträgliche Verkehrssysteme und die Nutzung solarer Energien zu Lande, im Wasser und in der Luft ein. Er transportiert Erkenntnisse aus der elektromobilen Praxis in politische Gremien und bietet seinen Mitgliedern eine Basis zum Austausch ihrer Erfahrungen. Der Verein zählt Private, Unternehmen, Verbände, Vereine, Genossenschaften, Körperschaften und Organisationen zu seinen Mitgliedern (rund 300) und wurde von regionalen Netzwerken und Vereinen vor knapp 27 Jahren gegründet nach dem Vorbild der Schweizer E-Mobilitäts- und Solarfahrzeug-Vereine.

LEMnet Europe e.V. (www.lemnet.org)

Der gemeinnützige Europäische Verein zur neutralen Information über europäische und internationale Infrastruktur für alle Elektrofahrzeuge wurde auf der Grundlage des Schweizer LEMnet (1997) vor vier Jahren in Deutschland/Thüringen als „deutscher Verein für Europa“ (es gab damals kein „Europäisches Vereinsstatut“) neu/um- gegründet. LEMnet leistet u.a. einen Beitrag zum Umweltschutz durch Verbreitung der Elektromobilität und ist die größte von „Elektrofahrern für Elektrofahrer“ unabhängig von kommerziellen Interessen betriebene IT-Plattform mit Apps für Android und iOS über internationale und –kostenfrei -öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Es sind ehrenamtlich tätig Redakteure(Editor) zur Pflege der Orts- und Technik-Daten über Ladesäulen. Zur Zeit sind rd. 16.540 Ladesäulen im LEMnet veröffentlicht welche über mehr als 13.000 Abonnenten aus dem In- und Ausland (Downloads der App -up-dates täglich) nachgefragt werden.

Park+Charge e.V. (www.park-charge.de)

Seit nunmehr fast 20 Jahren kümmert sich der Park+Charge e.V. (Berlin) um die Realisierung eines leicht durchschaubaren und günstigen Systems für eine weitreichende Ladeinfrastruktur. Park+Charge bietet über eine günstige Jahres-Vignettengebühr den einfachen Zugang zu europaweit mehr als 600 Ladestellen mit etwa 2.000 Ladepunkten – 24 Stunden am Tag – 7 Tage die Woche. So können Nutzer durch einfache Handhabung an öffentlich-zugänglichen Ladestellen und reservierten Parkplätzen jederzeit Strom laden. Die P+C-Ladestationen werden in gängigen Ladefinderadressen wie www.lemnet.org abgebildet.

Der gemeinnützige Verein versteht sich als ein Modell von Bürgern für Bürger nach dem Motto: „Wir nehmen unsere Verantwortung ernst, Mobilität effizienter und schadstofffreier zu gestalten als bisher und für uns und nachkommende Generationen eine ebenso gesunde wie energiebewusste Zukunft zu ermöglichen - elektrische Fortbewegung aus erneuerbaren Energien eben.“

