

Referentenentwurf der Bundesregierung^{*)}

Dritte Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

A. Problem und Ziel

Gemäß § 5 der Ladesäulenverordnung (LSV) müssen Betreiberinnen und Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte den Aufbau von Ladepunkten gegenüber der Bundesnetzagentur (BNetzA) anzeigen. Die BNetzA veröffentlicht diese Ladepunkte auf einer allgemein zugänglichen Internetseite in einer Ladesäulenkarte. Aktuell können meldende Personen jedoch einer Veröffentlichung widersprechen.

Dies führt dazu, dass das Ladesäulenregister der BNetzA nicht alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte erfasst. Die Anzahl der Betreiber, die der Veröffentlichung widersprechen, hat in jüngerer Zeit deutlich zugenommen. Dies gefährdet den Zweck des Ladesäulenregisters, der breiten Öffentlichkeit eine möglichst umfassende und verlässliche Datenbasis über die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Deutschland bereitzustellen.

Die Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung, die am 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist, sieht vor, dass Betreiber von Ladesäulen, die ab dem 1. Juli 2023 erstmalig in Betrieb genommen werden, sicherstellen müssen, dass beim Ad-hoc-Laden „mindestens eine kontaktlose Bezahlung durch Vorhalten einer gängigen Debit- und Kreditkarte“ angeboten werden muss.

Zum 1. Juli 2023 wird jedoch kein angemessenes Angebot an Ladesäulen am Markt verfügbar sein, das die Anforderungen der Zweiten Verordnung zur Änderung der LSV bezüglich eines einheitlichen Bezahlsystems beim Ad-hoc Laden erfüllt und zugleich die bundesweite Nachfrage an Ladesäulen decken kann. Dies könnte den dringend benötigten Aufbau neuer Ladeinfrastruktur ab diesem Zeitpunkt stark beeinträchtigen.

B. Lösung

Die Maßnahme 9 des Masterplans Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung vom 19. Oktober 2022 (MP II) sieht vor, dass das BMWK bis zum zweiten Quartal 2023 prüft, wie eine größtmögliche Transparenz über die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erreicht werden kann und ob hierfür eine Anpassung der LSV erforderlich ist. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, wie zusätzliche Daten (z.B. zur Barrierefreiheit) ergänzt und eine verbesserte Datenqualität sichergestellt werden können.

Mit der vorliegenden Dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung wird eine gesetzliche Grundlage in der LSV dafür geschaffen, dass künftig alle bei der BNetzA gemeldeten Ladepunkte einschließlich der Angaben zu Betreiber, Standort, technischer Ausstattung und Zugänglichkeit des Ladepunktes veröffentlicht werden müssen.

Um eine Beeinträchtigung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur zu vermeiden und den Marktteilnehmern genügend Zeit für die Implementierung der Vorgaben der Zweiten Verordnung

^{*)} „Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

zur Änderung der Ladesäulenverordnung für ein einheitliches Bezahlsystem beim Ad-hoc Laden zu geben, wird die Umsetzungsfrist auf den 1. Juli 2024 verlängert.

C. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die die mit dem Entwurf angestrebten Ziele, eine umfassende Veröffentlichungspflicht für alle gemeldeten öffentlich zugänglichen Ladepunkte sowie den Marktteilnehmern genügend Zeit für die Implementierung der Vorgaben der Zweiten Änderung der LSV zu geben, in vergleichbarer Weise erreichen könnten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der Neuregelungen entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Personalkosten für die Wahrnehmung der Fachaufgaben von insgesamt 181.000 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 57.000 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 674.000 Euro. Nach den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fach- und Querschnittsaufgaben insgesamt 2,68 Planstellen erforderlich (0,83 hD, 1,34 gD und 0,52 mD); die Personal- und Sachkosten für den Querschnittsbereich sind im Gemeinkostenzuschlag enthalten. Die Kosten wurden auf Grundlage des Rundschreibens für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen des BMF vom 29.07.2022 (Gz.: BMF II A 3 - H 1012-10/21/10003 :001) ermittelt.

Hinzu kommen laufende Sachkosten in Höhe von 25 000 Euro für den Betrieb und die Weiterentwicklung erforderlicher IT-Verfahren sowie ein einmaliger Aufwand in Höhe von 100 000 Euro für Sachkosten zur Einrichtung der erforderlichen IT-Unterstützung.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Die vorgesehenen Neuerungen bewirken keine Änderungen des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Bezüglich des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft wird auf die Ausführungen in der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (BR-Drs. 406/21) verwiesen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wahrnehmung der Fachaufgaben um rund 171.000 Euro für Personalkosten sowie 25.000 Euro für laufende Sachkosten im IT-Bereich. Der einmalige Erfüllungsaufwand für IT-Kosten beträgt rund 100.000 Euro. Dies ist vor allem auf den erhöhten Prüfaufwand bei registrierten Normal- und Schnellladesäulen seitens der Bundesnetzagentur und auf die Anpassung der erforderlichen IT-Unterstützung zurückzuführen.

Der monetäre Erfüllungsaufwand bestimmt sich nach Maßgabe des entsprechenden Destatis-Leitfadens (Stand September 2022).

Die Länder und die Kommunen sind von den Regelungen nicht betroffen.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf der Bundesregierung

Dritte Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

Vom ...

Auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 des Energiewirtschaftsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 15 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1786) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz:

Artikel 1

Änderung der Ladesäulenverordnung

Die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. November 2021 (BGBl. I S. 4788) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe

a) die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung ermöglicht und

b) einen kontaktlosen Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Debit- und Kreditkartensystems durch Vorhalten einer Karte mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation anbietet.“

b) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Im Fall von Satz 2 Nummer 2 kann die Bezahlung zusätzlich mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht werden, wenn die Menüführung auf Deutsch und Englisch verfügbar ist und mindestens eine Variante des Zugangs zu einem webbasierten Bezahlssystem kostenlos ermöglicht wird. § 270a des Bürgerlichen Gesetzbuchs bleibt unberührt.“

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

"(2) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die in der Anzeige gemäß Absatz 1 enthaltenen Angaben zu Betreiber, Standort, technischer Ausstattung und Zugänglichkeit des Ladepunktes auf ihrer Internetseite."

b) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden die Absätze 3 bis 5 und in Absatz 4 wird die Angabe „3“ durch die Angabe „4“ ersetzt.

c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und die Wörter „Absätze 1 bis 3“ wird durch die Wörter „Absätze 1, 3 und 4“ ersetzt.

3. § 8 Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„(3) Für Ladepunkte, die vor dem 1. März 2022 in Betrieb genommen worden sind, sind

1. § 3 Absatz 4 nicht anzuwenden,

2. § 4 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung weiter anzuwenden.

(4) Für Ladepunkte, die vor dem 1. Juli 2024 in Betrieb genommen worden sind, ist § 4 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

4. Folgender § 9 wird angefügt:

„§ 9

Anwendungsbestimmungen

Bis zum Ablauf des 30. Juni 2024 ist § 4 und § 8 Absatz 3 und 4 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

Artikel 2

Änderung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

Artikel 2 und 3 Absatz 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung vom 2. November 2021 (BGBl. I S. 4788) werden aufgehoben.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 55 bis 56 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42 Prozent erfolgen. Für die Erreichung dieser Ziele ist die zumindest teilweise Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Für den Hochlauf der Elektromobilität wiederum bedarf es insbesondere einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Ladeinfrastruktur. 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 elektrisch betriebenen Fahrzeugen fest.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit den Regelungen wird die Maßnahme 9 des Masterplans Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung vom 19. Oktober 2022 umgesetzt.

Es wird eine gesetzliche Grundlage in der LSV dafür geschaffen, dass künftig alle gemeldeten Ladepunkte einschließlich der Angaben zu Betreiber, Standort, technischer Ausstattung und Zugänglichkeit des Ladepunktes veröffentlicht werden müssen. Sie soll eine größtmögliche Transparenz über die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erreicht werden.

Um eine Unterbrechung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur zu vermeiden und den Marktteilnehmern genügend Zeit für die Implementierung der Vorgaben der Zweiten Verordnung zur Änderung der LSV zu geben, wird die Umsetzungsfrist für das einheitliche Bezahlssystem beim Ad-hoc Laden auf den 1. Juli 2024 verlängert.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Einzelnen soll die LSV wie folgt geändert werden:

Es wird eine gesetzliche Grundlage in der LSV dafür geschaffen, dass künftig alle gemeldeten Ladepunkte einschließlich der Angaben zu Betreiber, Standort, technischer Ausstattung und Zugänglichkeit des Ladepunktes veröffentlicht werden müssen.

Die Umsetzungsfrist für das neue einheitliche Bezahlssystem beim Ad-hoc Laden wird bis zum 1. Juli 2024 verlängert.

III. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die die mit dem Entwurf angestrebten Ziele, eine umfassende Veröffentlichungspflicht für alle gemeldeten öffentlich zugänglichen Ladepunkte sowie den Marktteilnehmern genügend Zeit für die Implementierung der Vorgaben der Zweiten Änderung der LSV zu geben, in vergleichbarer Weise erreichen könnten.

IV. Regelungskompetenz

Die vorgesehenen Regelungen stützen sich auf die Verordnungsermächtigung nach § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG). Danach wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ermächtigt, zur Gewährleistung der technischen Sicherheit, der technischen und betrieblichen Flexibilität von Energieanlagen sowie der Interoperabilität von Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die technische Sicherheit dieser Anlagen, ihre Errichtung und ihren Betrieb festzulegen, das Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung dieser Anforderungen zu regeln, Überprüfungen der Anlagen vorzusehen sowie festzulegen, behördliche Anordnungsbefugnisse festzulegen, insbesondere die Befugnis, den Bau und den Betrieb von Energieanlagen zu untersagen, wenn das Vorhaben nicht den in der Rechtsverordnung geregelten Anforderungen entspricht.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Die vorliegende Änderungsverordnung legt fest, dass künftig alle bei der BNetzA gemeldeten Ladepunkte einschließlich der Angaben zu Betreiber, Standort, technischer Ausstattung und Zugänglichkeit des Ladepunktes veröffentlicht werden.

Weiter sieht die Änderungsverordnung vor, dass die Umsetzungsfrist für das einheitliche Bezahlssystem beim Ad-hoc Laden auf den 1. Juli 2024 verlängert wird.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die bestehenden Verfahrensgrundsätze und -regeln werden genutzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzgesetz verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 65 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Der Verkehr trägt aktuell rund 20 Prozent zu den Treibhausgasemissionen in Deutschland bei. Davon entfallen rund 60 Prozent auf Pkws. Elektroautos können negative Umweltfolgen des Autoverkehrs vermindern – insbesondere den Kohlendioxid-Ausstoß. Für die Erreichung der genannten Ziele ist die zumindest teilweise Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Zwingende Voraussetzung hierfür ist insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden, leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Hier liegt ein großes Potenzial für den Klimaschutz, selbst wenn Elektroautos den heutigen Strommix „tanken“. Je größer der dabei verwendete Ökostromanteil ist, umso größer der Vorteil für den Klimaschutz. Der Anteil erneuerbarer Energien am Strommix liegt derzeit bei rund 50 Prozent und wächst weiter.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der Neuregelungen entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Personalkosten für die Wahrnehmung der Fachaufgaben von insgesamt 181.000 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 57.000 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 674.000 Euro. Nach den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fach- und Querschnittsaufgaben insgesamt 2,68 Planstellen erforderlich (0,83 hD, 1,34 gD und 0,52 mD); die Personal- und Sachkosten für den Querschnittsbe-reich sind im Gemeinkostenzuschlag enthalten. Die Kosten wurden auf Grundlage des Rundschreibens für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen des BMF vom 29.07.2022 (Gz.: BMF II A 3 - H 1012-10/21/10003 :001) ermittelt.

Hinzu kommen laufende Sachkosten in Höhe von 25 000 Euro für den Betrieb und die Weiterentwicklung erforderlicher IT-Verfahren sowie ein einmaliger Aufwand in Höhe von 100 000 Euro für Sachkosten zur Einrichtung der erforderlichen IT-Unterstützung.

4. Erfüllungsaufwand

Die gesetzlichen Neuerungen bewirken keine Änderungen des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger.

Bezüglich des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft wird auf die Ausführungen in der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (BR-Drs. 406/21) verwiesen.

5. Weitere Kosten

Keine

6. Weitere Regelungsfolgen

Keine

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Evaluierung der Änderungen erfolgt fünf Jahre nach Inkrafttreten. Hierfür wird das Ressort in fachlich geeigneter Weise prüfen (z. B. Befragungen), ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen auf die Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit des Bezahls beim Ad-hoc-Laden erreicht worden sind.

Indikatoren hierfür sind insb., ob und wenn ja wie stark der prozentuale Anteil des punktuellen Ladens und Bezahls im Vergleich zum status quo angestiegen ist, welche der zulässigen Bezahlmethoden am stärksten genutzt werden, wie ihre jeweilige Bedienfreundlichkeit wahrgenommen wird und wie hoch die jeweilige Störungshäufigkeit ist. Die Evaluierung wird die Frage nach der Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen einschließen. Die Wirkung der Neuregelung wird durch die Einholung von Stellungnahmen der sachlich betroffenen Wirtschafts- und Verbraucherverbände ermittelt.

B. Besonderer Teil

Zu § 5 Absatz 2

Die Änderung bewirkt, dass alle bei der Bundesnetzagentur gem. § 5 LSV angezeigten Ladepunkte einschließlich der für die Öffentlichkeit relevanten Angaben zu Betreiber, Standort, technischer Ausstattung und Zugänglichkeit des Ladepunktes im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur veröffentlicht werden. Alle Ladepunkte sind in einer

Ladesäulenkarte verzeichnet und die Daten als Liste der Ladesäulen für jedermann kostenlos abrufbar.

Die LSV ermöglichte bislang keine lückenlose Erfassung der gesamten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland, da die Möglichkeit bestand, dass Betreiber von Ladepunkten der Veröffentlichung widersprechen. Die Anzahl der Betreiber, die der Veröffentlichung widersprechen, hat in jüngerer Zeit deutlich zugenommen. Dies gefährdet den Zweck des Ladesäulenregisters, der breiten Öffentlichkeit eine möglichst umfassende und verlässliche Datenbasis über die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Deutschland bereitzustellen.

Nutzerinnen und Nutzer benötigen für die reibungslose Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, insbesondere auf Langstreckenfahrten, aussagekräftige und verlässliche Informationen insbesondere über den genauen Standort, Betreiber, die technische Ausstattung und die Nutzungsmöglichkeiten von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Die Bedeutung dieser Informationen wächst, da der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge am Pkw-Bestand in Deutschland in den letzten Jahren dynamisch angestiegen ist und die Bundesregierung das Ziel verfolgt, dass bis zum Jahr 2030 in Deutschland mindestens 15 Millionen elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen sind.

Die Änderung dient zugleich der Umsetzung der Maßnahme 9 des zweiten Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung vom Oktober 2022, wonach über das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur eine größtmögliche Transparenz über die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge erreicht werden soll.

Die Verarbeitung und Veröffentlichung der genannten Daten ist daher für die Wahrnehmung einer Aufgabe erforderlich, die im öffentlichen Interesse liegt (Art. 6 Abs. 1 lit. e) DSGVO).

Zu § 8

§ 8 sieht hinsichtlich einzelner Anforderungen der LSV diverse Übergangsfristen vor. Ladepunkte, die bis zu den genannten Zeitpunkten in Betrieb genommen werden, genießen hinsichtlich der jeweils genannten Anforderungen Bestandsschutz und müssen insofern nicht nachgerüstet werden.