

26.04.23

Wi - U - Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Dritte Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

A. Problem und Ziel

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.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass der Gesetzgebungsprozess auf EU-Ebene zur Revision der Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID) bereits weit fortgeschritten ist. Die Revision der AFID wird voraussichtlich auch neue, EU-weit verbindliche Vorgaben für ein einheitliches Bezahlssystem beim Ad-hoc-Laden beinhalten. Mit Inkrafttreten des Rechtsaktes, der zukünftig als EU-Verordnung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR) ausgestaltet sein wird, gilt dieser automatisch unmittelbar in der gesamten EU.

B. Lösung

Um den dringend notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht zu behindern und den Marktteilnehmern ausreichend Zeit für die Umsetzung der Vorgaben der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung für ein einheitliches Bezahlssystem beim Ad-hoc-Laden zu geben, wird die Umsetzungsfrist auf den 1. Juli 2024 verlängert.

C. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die das mit dem Entwurf angestrebte Ziel, 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

Die Änderung verursacht keine Ausgaben für den Bundeshaushalt.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Die vorgesehene Neuerung bewirkt 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

Die vorgesehene Neuerung bewirkt keine Änderung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung.

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

F. Weitere Kosten

Keine.

26.04.23

Wi - U - Vk

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Wirtschaft und Klimaschutz**

Dritte Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 26. April 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Dritte 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
Sarah Ryglewski

Dritte Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung^{*)}

Vom ...

Auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 des Energiewirtschaftsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 15 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1786) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) 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. § 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,

*) 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).

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.“

3. Folgender § 9 wird angefügt:

„§ 9

Anwendungsbestimmungen

Bis zum Ablauf des 30. Juni 2024 sind § 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 Klimaschutzgesetz 2050 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um mindestens 40 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

Um eine Unterbrechung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur zu vermeiden und den Marktteilnehmern genügend Zeit für die Umsetzung 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:

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 das mit dem Entwurf angestrebte Ziel, 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 und 2 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 und das Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung dieser Anforderungen zu regeln.

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 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 dem Jahr 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

Die Änderung verursacht keine Ausgaben für den Bundeshaushalt.

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 Bezahlers beim Ad-hoc-Laden erreicht worden sind.

Indikatoren hierfür sind insb., ob und wenn ja wie stark der prozentuale Anteil des punktuellen Ladens und Bezahlers 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 § 8

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