

05.12.24

Wi - U - Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

A. Problem und Ziel

Mit dem Verordnungsentwurf soll die Ladesäulenverordnung (LSV) an die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Alternative Fuels Infrastructure Regulation; im Folgenden: AFIR) angepasst werden. Im Rahmen des „Green Deal“ ist die AFIR eine der Maßnahmen, um das Ziel der EU zu erreichen, ihre Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden („Fit for 55“).

Die AFIR wurde am 22. September 2023 als Verordnung (EU) 2023/1804 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie gilt seit dem 13. April 2024 unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten. Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts ist die LSV mit Inkrafttreten der AFIR in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar.

Vorgenanntes gilt ebenso für die in der Preisangabenverordnung (PAngV) enthaltenen Pflichten zu Preisangaben für die Abgabe von Elektrizität an bzw. die Nutzung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die unter den Anwendungsbereich der AFIR fallen. Entsprechend wird auch die PAngV im Sinne einer Begleitregelung zur AFIR geändert.

B. Lösung

Die AFIR legt nach Artikel 5 Absatz 1 (punktuelles Aufladen), Absatz 2 (automatische Authentifizierung), Absatz 7 (digitale Vernetzung), Absatz 8 (intelligentes Laden) und Absatz 10 (fest installiertes Ladekabel) sowie nach Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang II (Stecker und Kupplungen) abschließende technische Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladesäulen fest. Darüber hinaus enthält die AFIR in Artikel 2 verschiedene Definitionen (u.a. Normal- und Schnellladepunkt, Betreiber, öffentliche Zugänglichkeit, batteriebetriebenes Elektrofahrzeug). Die entsprechenden Regelungen in den §§ 2, 3 und 4 LSV sind mit Inkrafttreten der AFIR nicht mehr anwendbar und werden daher aufgehoben bzw. es wird auf die entsprechende Definition in der AFIR verwiesen. Gleichzeitig stellt der Verordnungsentwurf sicher, dass die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Einhaltung der technischen Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladepunkte überwachen und bei Verstößen Sanktionen verhängen kann.

In Artikel 5 Absatz 3 (angemessene, einfache und eindeutig vergleichbare, transparente und nichtdiskriminierende Preise), Absatz 4 (Preisangabenpflicht für Ladesäulenbetreiber für Ad-hoc-Preise), Absatz 5 (Preisangabenpflicht für Mobilitätsdienstleister für vertragliches Laden) und Absatz 6 (Überwachung und Einhaltung der AFIR) beinhaltet die AFIR

Vorgaben für die Angabe von Preisen bzw. den anwendbaren Preisbestandteilen für das Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten sowohl für das punktuelle als auch das vertragliche Laden von Elektromobilen. Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte mit einer Leistung bis zu 50 Kilowatt unterliegen ab dem 13. April 2024 - unabhängig von Zeitpunkt ihrer Errichtung - unmittelbar den Vorgaben zur Preisangabe für punktuellen Aufladen am Ladepunkt gemäß Artikel 5 Absatz 4 AFIR. Auf Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr findet Artikel 5 Absatz 4 AFIR Anwendung, wenn diese ab dem 13. April 2024 errichtet werden. Das vertragliche Laden unterliegt unabhängig von der Leistung des öffentlich zugänglichen Ladepunktes den Vorgaben des Artikel 5 Absatz 5 AFIR. Dieser Anwendungsbereich ist bei der Änderung der PAngV zugrunde zu legen.

Nach Artikel 5 Absatz 6 AFIR stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ihre Behörden den Markt für die Ladeinfrastruktur und die Einhaltung der AFIR durch die Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister regelmäßig überwachen.

In Deutschland galt bereits vor dem Inkrafttreten der AFIR die Vorgabe, dass für das Laden von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Einheit für den Arbeitspreis der Elektrizität die Kilowattstunde (kWh) zu verwenden ist. Für die Beibehaltung dieser Möglichkeit hat sich Deutschland in den Verhandlungen der AFIR eingesetzt. Die in Erwägungsgrund 33 der AFIR enthaltene Möglichkeit wird jetzt auch in der Änderung der PAngV eindeutig fortgeschrieben. Es erfolgt eine Festlegung des anwendbaren Preises je Einheit des von einem Anbieter über einen Ladepunkt in Rechnung gestellten Stroms gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse auf 1 Kilowattstunde.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Neuregelungen entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Sachkosten in Höhe von insgesamt rund 20 000 Euro. Hinzu tritt ein einmaliger Aufwand in Höhe von insgesamt rund 80 000 Euro für Sachkosten.

Der Mehrbedarf an Sachmitteln soll im Einzelplan 09 – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – des jeweils geltenden Bundeshaushaltsplans ausgeglichen werden.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich durch die gesetzlichen Änderungen keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

E.2 Erfüllungsaufwand für Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Einsparung beim jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 51 000 Euro.

Davon entfallen 51 000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand für Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 20 000 Euro. Davon entfallen 20 000 Euro an jährlichem Erfüllungsaufwand auf den Bund. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 80 000 Euro. Davon entfallen 80 000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund.

F. Weitere Kosten

Keine.

05.12.24

Wi - U - Vk

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Wirtschaft und Klimaschutz**

Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 4. Dezember 2024

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

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

Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Sarah Ryglewski

Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2, jeweils auch in Verbindung mit Satz 3, sowie Satz 1 Nummer 3 und 4 des Energiewirtschaftsgesetzes, dessen Satz 1 Nummer 1, 3 und 4 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 51 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 405) geändert worden ist, dessen Satz 1 Nummer 2 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom ... (BGBl. ... I Nr. ...) [Artikel 2 Nummer 9 Buchstabe a des Entwurfes eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Richtlinie in den Bereichen Windenergie auf See und Stromnetze und zur Änderung des Bundesbedarfsplangesetzes, BT-Drs. 20/11226] geändert worden ist und dessen Satz 3 durch Artikel 2 Nummer 9 Buchstabe b des Gesetzes vom ... (BGBl. ... I Nr. ...) [Artikel 2 Nummer 9 Buchstabe b des Entwurfes eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Richtlinie in den Bereichen Windenergie auf See und Stromnetze und zur Änderung des Bundesbedarfsplangesetzes, BT-Drs. 20/11226] eingefügt worden ist, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz,
- des § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 Buchstabe a und b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe hh des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist, die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und
- des § 1 Satz 1 des Preisangabengesetzes vom 3. Dezember 1984, der zuletzt durch Artikel 296 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) 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), das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz:

Artikel 1

Verordnung über die Sicherstellung der technischen Mindestanforderungen an öffentlich zugängliche Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung - LSV)

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Sicherstellung der technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge der Klassen N und M im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG

(ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; L 210 vom 11.8.2022, S. 19), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236 (ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1) geändert worden ist.

(2) Diese Verordnung dient auch der Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung sowie der Rechtsakte der Europäischen Union, die zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1804 ergangen sind.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. „Ladepunkt“ ein solcher gemäß Artikel 2 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2023/1804;
2. „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ ein Ladepunkt, der sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich der Ladepunkt auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung des Ladepunkts geltenden Bedingungen;
3. „Betreiber“ ein solcher gemäß Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2023/1804;
4. „Regulierungsbehörde“ die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen.

§ 3

Technische Anforderungen

Jeder Ladepunkt muss die geltenden technischen Anforderungen, insbesondere die Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen nach § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, erfüllen. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes ist entsprechend anzuwenden. Die Vorgaben des Messstellenbetriebsgesetzes bleiben unberührt.

§ 4

Anzeige- und Nachweispflichten

(1) Jeder Betreiber hat der Regulierungsbehörde die Inbetriebnahme und die Außerbetriebnahme eines Ladepunktes sowie den Betreiberwechsel elektronisch anzuzeigen. Bei einem Betreiberwechsel haben Anzeigen nach Satz 1 durch den bisherigen und den neuen Betreiber zu erfolgen. Die Regulierungsbehörde kann Vorgaben zu Art und Weise sowie zum Umfang der Anzeige machen. Die Anzeige hat zu erfolgen:

1. spätestens zwei Wochen nach der Inbetriebnahme eines Ladepunktes,
2. unverzüglich nach der Außerbetriebnahme eines Ladepunktes,
3. unverzüglich nach einem Betreiberwechsel.

(2) Jeder Betreiber hat auf Anforderung der Regulierungsbehörde durch Übermittlung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 nach erfolgter Inbetriebnahme nachzuweisen.

(3) Absatz 1 ist entsprechend anzuwenden, wenn ein bestehender Ladepunkt öffentlich zugänglich wird.

§ 5

Kompetenzen der Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 und der Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 1, 2, 7, 8 und 10 und Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 regelmäßig überprüfen und geeignete Nachweise verlangen.

(2) Die Regulierungsbehörde kann verlangen, dass ein Ladepunkt nachgerüstet wird, um eine technische Anforderung nach § 3 oder eine Anforderung nach Artikel 5 Absatz 1, 2, 7, 8 oder 10 oder Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 zu erfüllen.

(3) Die Regulierungsbehörde kann den Betrieb eines Ladepunkts untersagen, wenn eine technische Anforderung nach § 3 oder eine Anforderung nach Artikel 5 Absatz 1, 2, 7, 8 oder 10 oder Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 nicht eingehalten oder nicht nach § 4 Absatz 2 nachgewiesen wird oder der Anzeigepflicht nach § 4 Absatz 1 nicht nachgekommen worden ist.

Artikel 2

Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 200) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 werden die Wörter „oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen M 1 und N 1 im Sinne des § 2 Nummer 1 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Mai 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 133) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ durch die Wörter „im Sinne des § 2 Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen M 1 und N 1 im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes“ ersetzt.
 - b) In Absatz 3 werden die Wörter „vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist“ gestrichen.
2. In § 5 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Nummer 8 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
3. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „§ 2 Nummer 2 der Ladesäulenverordnung vom ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Verordnung] in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „§ 2 Nummer 2 der Ladesäulenverordnung“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „§ 5 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Preisangabenverordnung

Die Preisangabenverordnung vom 12. November 2021 (BGBl. I S. 4921) wird wie folgt geändert:

- 1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 wird das Semikolon durch die Wörter „oder die Abgabe von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes;“ ersetzt.
 - b) In Nummer 9 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
 - c) Die folgenden Nummern 10 bis 13 werden angefügt:
 - „10. „Ladepunkt“ einen solchen gemäß Artikel 2 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung;
 - 11. „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ einen Ladepunkt, der sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich der Ladepunkt auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung des Ladepunkts geltenden Bedingungen;
 - 12. „punktueller Aufladen“ einen Vorgang gemäß Artikel 2 Nummer 47 der Verordnung (EU) 2023/1804;
 - 13. „Betreiber eines Ladepunktes“ einen solchen gemäß Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2023/1804.“.
- 2. § 14 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Wer als Unternehmer Verbrauchern“ die Wörter „Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes oder“ eingefügt.
 - b) Die Absätze 2 bis 4 werden durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Wer im Falle eines leitungsgebundenen Angebots nach Absatz 1 zusätzliche leistungsabhängige oder nicht verbrauchsabhängige Preise fordert, hat diese vollständig in unmittelbarer Nähe der Angabe des Arbeits- oder Mengenpreises anzugeben.

(3) Wer als Unternehmer Verbrauchern Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes oder Elektrizität, Gas oder Fernwärme leitungsgebunden anbietet oder an diese abgibt oder als Anbieter dieser Waren gegenüber Verbrauchern unter Angabe von Preisen wirbt, hat als Mengeneinheit für die Angabe des Arbeitspreises 1 Kilowattstunde zu verwenden. Wer als Unternehmer Verbrauchern Wasser leitungsgebunden anbietet oder an diese abgibt oder als Anbieter dieser Ware gegenüber Verbrauchern wirbt, hat als Mengeneinheit für die Angabe des Mengenpreises 1 Kubikmeter zu verwenden.“

3. In § 20 Nummer 1 werden die Wörter „§ 14 Absatz 1, 2 oder 3“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 1 oder Absatz 2“ ersetzt.

Artikel 4

Weitere Änderung der Preisangabenverordnung

Die Preisangabenverordnung, die zuletzt durch Artikel 3 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Wer als Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr, der vor dem 13. April 2024 errichtet wurde, Verbrauchern das punktuelle Aufladen gegen Entgelt anbietet, hat vor Einleitung des Ladevorgangs für die zu liefernde Elektrizität den Arbeitspreis und im Falle der Erhebung einer Nutzungsgebühr zur Verhinderung einer langen Belegung des Ladepunktes die Nutzungsgebühr pro Minute anzugeben.

Die Preisangabe hat mindestens zu erfolgen mittels

1. eines dauerhaft angebrachten Aufdrucks, Aufklebers oder Preisaushangs am Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer räumlicher Nähe,
2. einer Anzeige auf einem Display des Ladepunktes oder
3. einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite oder Abrufoption für eine Anzeige auf dem Display eines mobilen Endgerätes, auf die am Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe hingewiesen wird.

Wird für das punktuelle Aufladen ein webbasiertes System verwendet, so hat der Anbieter den Arbeitspreis für die Elektrizität und soweit zutreffend die Höhe und die Konditionen der geforderten Nutzungsgebühr über dieses webbasierte System spätestens vor dem Start des Ladevorgangs anzugeben.“

- b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

2. § 20 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 wird am Ende das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

b) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. entgegen § 14 Absatz 3 Satz 1 oder Satz 3 eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder“

c) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 6.

Artikel 5

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft. Gleichzeitig tritt die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 156) geändert worden ist, außer Kraft.

(2) Artikel 4 tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des zweiten auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Mit der Vierten Novelle wird die Ladesäulenverordnung (LSV) an die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Alternative Fuels Infrastructure Regulation; im Folgenden: AFIR) angepasst. Im Rahmen des „Green Deal“ ist die AFIR eine der Maßnahmen, um das Ziel der EU zu erreichen, ihre Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden („Fit for 55“).

Die AFIR soll den Aufbau von Ladeinfrastruktur in der gesamten EU beschleunigen und vereinheitlichen. Hierfür schreibt die AFIR u.a. den Aufbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Tankstellen für alternative Kraftstoffe in europäischen Städten und entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vor.

Preistransparenz ist von entscheidender Bedeutung, um reibungsloses und einfaches Laden zu gewährleisten. Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollen vor Einleitung des Ladevorgangs genaue Preisinformationen erhalten, so dass sie die entstehenden Gesamtkosten gut überblicken können. Entsprechend umfasst die Verordnung (EU) 2023/1804 Vorgaben zu Preisangaben und zu zulässigen Preiskomponenten an öffentlich zugänglichen Ladepunkten für das punktuelle und das vertragliche Laden von Elektromobilen. Die Preisangabenverordnung (PAngV) ist daher entsprechend dem Anwendungsbereich der AFIR zu ändern.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem Gesetzentwurf sollen die LSV und die PAngV an die Vorgaben der AFIR angepasst werden. Die AFIR ersetzt die bisherige Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) aus dem Jahr 2014, die in Deutschland unter anderem in der Ladesäulenverordnung (LSV) auf Basis von § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) umgesetzt wurde. Die AFIR wurde am 22. September 2023 als Verordnung 2023/1804 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie gilt seit dem 13. April 2024 unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten. Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts sind die LSV und die PAngV mit Inkrafttreten der AFIR in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die AFIR legt nach Artikel 5 Absatz 1 (punktuelles Aufladen), Absatz 2 (automatische Authentifizierung), Absatz 7 (digitale Vernetzung), Absatz 8 (intelligentes Laden) und Absatz 10 (fest installiertes Ladekabel) sowie nach Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang II (Stecker und Kupplungen) technische Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladesäulen fest. Darüber hinaus enthält die AFIR in Artikel 2 verschiedene Definitionen (u.a. Normal- und Schnellladepunkt, Betreiber, öffentliche Zugänglichkeit, batteriebetriebenes Elektrofahrzeug). Die entsprechenden Regelungen in den §§ 2, 3 und 4 LSV sind mit Inkrafttreten der AFIR nicht mehr anwendbar und werden daher aufgehoben bzw. es wird auf die entsprechende Definition in der AFIR verwiesen. Gleichzeitig stellt der Gesetzentwurf sicher, dass die BNetzA die Einhaltung der technischen Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladepunkte überwachen und bei Verstößen Sanktionen verhängen kann.

Bisher wurde in der PAngV für den Bereich der Ladesäulen bzw. Elektromobilität auf die Begriffsbestimmungen in der LSV verwiesen. Da diese Möglichkeit durch das Inkrafttreten der AFIR entfällt, wird in der PAngV für die Anpassungen an die AFIR eine Reihe von Begriffsbestimmungen ergänzt, die zumeist auf Definitionen in Artikel 2 der AFIR verweisen.

Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte mit einer Leistung bis zu 50 Kilowatt unterliegen ab dem 13. April 2024 unmittelbar den Vorgaben zu Preisangaben für punktuellen Aufladen am Ladepunkt gemäß Artikel 5 Absatz 4 AFIR. Eine eigenständige nationale Regelung hierzu ist daher mit EU-Recht nicht vereinbar. Auf Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr findet Artikel 5 Absatz 4 AFIR Anwendung, wenn diese ab dem 13. April 2024 errichtet werden. Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr, die vor dem 13. April 2024 errichtet wurden (Bestandsschnellladesäulen), liegen nicht im Anwendungsbereich der AFIR. Diese Erfassung bzw. Nichterfassung von Ladepunkten durch den Anwendungsbereich der AFIR ist Grundlage für die Änderungen der PAngV.

Bei der Änderung der PAngV macht Deutschland von der in Erwägungsgrund 33 der AFIR vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse für das Laden von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Einheit für den Arbeitspreis die Kilowattstunde festzulegen bzw. beizubehalten.

Gemäß den Vorgaben der AFIR in Artikel 5 Absatz 6 AFIR müssen die Mitgliedstaaten zudem sicherstellen, dass ihre Behörden den Markt für Ladeinfrastruktur und die Einhaltung der AFIR durch die Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister überwachen können. Dazu müssen Verstöße gegen die Vorgaben zu Preisangaben und Preiskomponenten der AFIR sanktioniert werden können. Da bisher das Recht der Preisangaben auf europäischer Ebene durch Richtlinien geregelt und in nationales Recht umgesetzt wurde, konnte die Bewehrung auf der Grundlage des § 3 WiStG erfolgen. Für die Bewehrung von Unionsrecht auf der Ebene einer Rechtsverordnung ist allerdings eine Ermächtigung im Gesetz erforderlich, um solche verordnungsrechtlichen Bußgeldnormen erlassen zu können (vgl. z.B. § 26 Absatz 5 ChemG). Eine solche Ermächtigung zum Erlass einer "Sanktionsverordnung" sieht das WiStG nicht vor, so dass in der PAngV eine Bewehrung von Unionsrecht im Rahmen dieser Änderungsverordnung derzeit nicht erfolgen kann, sondern zunächst die entsprechende Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden muss.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Die vorgesehenen Regelungen der LSV stützen sich auf die Verordnungsermächtigung des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2, jeweils auch in Verbindung mit Satz 3 sowie Satz 1 Nummer 3 und 4 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG). Danach wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ermächtigt, zur Gewährleistung 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 sowie das Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung dieser Anforderungen festzulegen, eine Pflicht zur Erfassung und Übermittlung von Daten über öffentlich zugängliche Ladepunkte und Anforderungen an die Ausgestaltung der Datenerfassung und -übermittlung festzulegen sowie das Verfahren zur Sicherstellung der

Anforderungen oder zur Sicherstellung der in unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Anforderungen an Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge und deren Betreiber zu regeln.

Die vorgenannten Ermächtigungsgrundlagen sollen zum Teil erst durch die im Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Richtlinie in den Bereichen Windenergie auf See und Stromnetze und zur Änderung des Bundesbedarfsplangesetzes (BT-Drs. 20/11226) vorgesehenen Änderungen des § 49 EnWG geschaffen werden. Dabei handelt es sich um die Änderung von § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 EnWG und die Einfügung eines neuen § 49 Absatz 4 Satz 3 EnWG.

§ 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 EnWG soll nach der Änderung lauten: „Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wird ermächtigt, zur Gewährleistung der technischen Sicherheit und der technischen und betrieblichen Flexibilität von Energieanlagen und Energieanlagenteilen sowie der Interoperabilität von Ladepunkten für Elektromobile durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren zur Sicherstellung der Anforderungen nach Nummer 1 oder zur Sicherstellung von in unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union bestimmten Anforderungen an Ladepunkte für Elektromobile und deren Betreiber zu regeln (...).“ Der neue § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e soll lauten: „e) eine Pflicht zur Erfassung und zur Übermittlung von Daten von öffentlich zugänglichen Ladepunkten sowie die Anforderungen an die Ausgestaltung der Datenerfassung und der Datenübermittlung festzulegen;“.

Der neue § 49 Absatz 4 Satz 3 EnWG soll lauten: „Eine Rechtsverordnung nach Satz 1 Nummer 1 oder 2 kann auch zum Zwecke der Unterrichtung der Verbraucher erlassen werden.“

Die Verordnung setzt ein vorheriges Inkrafttreten dieser Änderungen voraus.

Die Kompetenz zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen findet sich in § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 Buchstabe a und b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Die Kompetenz zur Änderung der PAngV findet sich in § 1 des Preisangabengesetzes. Danach wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ermächtigt zum Zwecke der Unterrichtung und des Schutzes der Verbraucher und zur Förderung des Wettbewerbs sowie zur Durchführung von diesen Zwecken dienenden Rechtsakten der Organe der Europäischen Gemeinschaften durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, dass und auf welche Art und Weise beim Anbieten von Waren oder Leistungen gegenüber Verbrauchern Preise und die Verkaufs- oder Leistungseinheiten sowie Gütebezeichnungen, auf die sich die Preise beziehen, anzugeben sind.

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

Der Entwurf dient der Anpassung des nationalen Rechts an die Vorgaben der AFIR und ist im Übrigen 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 BNetzA die Einhaltung der Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladesäulen für elektrisch betriebene Fahrzeuge überwachen und bei Verstößen Sanktionen verhängen und diverse statische Daten für das Ladesäulenregister erheben darf. Zudem werden die Vorgaben für die

Preisangaben für die Abgabe von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten an Nutzerinnen und Nutzer von Elektromobilen an die Vorgaben der AFIR angepasst.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass Betreiber von Ladepunkten nur noch auf Anforderung der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 bei der Inbetriebnahme oder während des Betriebs von Ladepunkten nachzuweisen haben. Bislang mussten Betreiber von Schnellladepunkten diesen Nachweis in jedem Fall erbringen. Im Übrigen werden die bestehenden Verfahrensgrundsätze und -regeln genutzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand.

Für einen großen Teil der Ladeinfrastruktur gibt die AFIR seit 13. April 2024 umfassend die Regelungen für die Pflicht der Preisangabe vor. Auf nicht in den Anwendungsbereich fallende Ladepunkte werden die AFIR-Vorgaben zur Herstellung gleicher Wettbewerbsverhältnisse und einer transparenten Verbraucherinformation übertragen. Die nationalen Vorgaben zu Preisangaben für Ladestrom reduzieren sich aufgrund der EU-rechtlichen Vorgaben entsprechend.

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 55 Prozent und wächst weiter.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Neuregelungen entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Sachkosten in Höhe von insgesamt rund 20 000 Euro. Hinzu tritt ein einmaliger Aufwand in Höhe von insgesamt rund 80 000 Euro für Sachkosten.

Der Mehrbedarf an Sachmitteln soll im Einzelplan 09 – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – des jeweils geltenden Bundeshaushaltsplans ausgeglichen werden.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich durch die gesetzlichen Änderungen keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Das Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft sowie zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung wurde zur Bestimmung der Erfüllungsaufwandskategorien angewandt.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 4.2.1 (Informationspflicht): Übermittlung von weiteren statischen Daten an die BNetzA; § 4 Absatz 1 Satz 1

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
30.000	-1	59,50	0	-30	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-30	

Die Übermittlung der statischen Daten erfolgt entweder anhand eines PDF-Formulars oder über eine Online-Plattform und muss bei der Inbetriebnahme, einem Wechsel des Betreibers oder bei der Außerbetriebnahme einer Ladesäule erfolgen. Zwar erhöht sich der Umfang an zu übermittelnden statischen Daten, allerdings wird durch technische Neuerungen das Meldeverfahren vereinfacht. Deshalb ist davon auszugehen, dass die gesetzlichen Änderungen insgesamt zu einer Reduktion des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft führen.

Die Fallzahl für diese Vorgabe bezieht sich primär auf die Anzahl der Normal- und Schnellladepunkte, die jährlich in Betrieb genommen werden. Von Januar 2021 bis zum 1. Januar 2024 wurden laut einer Veröffentlichung der BNetzA rund 25 000 Normal- und Schnellladepunkte pro Jahr in Betrieb genommen.¹ Bei ca. einem Achtel der Ladesäulen findet zudem jährlich ein Betreiberwechsel statt. Zusätzlich muss eine Meldung an die BNetzA erfolgen, wenn eine Ladesäule außer Betrieb genommen wird. Somit lässt sich von einer jährlichen Fallzahl von ca. 30 000 Meldungen ausgehen, die jährlich an die BNetzA erfolgen.

Laut Angaben der BNetzA verringert sich aufgrund von technischen Neuerungen der Zeitaufwand für die Meldungen um eine Minute.

Als Lohnsatz wird für diese Vorgabe der durchschnittliche Lohnsatz über alle Unternehmen für den Wirtschaftsbereich D der Energieversorgung von 59,50 Euro pro Stunde angesetzt.

Somit ergibt sich aus dieser Vorgabe für die Wirtschaft eine Reduktion des Erfüllungsaufwands um ca. 30 000 Euro. $(30\ 000 * (-1)) / 60 * 59,50 \text{ Euro} = - 29\ 750 \text{ Euro}$

Vorgabe 4.2.2 (Informationspflicht): Übermittlung der Bestätigung der Einhaltung der technischen Anforderungen bei Schnellladepunkten an die BNetzA; § 4 Absatz 2 LSV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)

¹ BNetzA; Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur: https://www.bundesnetzagentur.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/E_Mobilitaet/Ladesaeuleninfrastruktur.xlsx?__blob=publicationFile&v=6

4200	-5	59,50	0	-21	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-21	

Die Betreiber von Schnellladepunkten sind nach der aktuellen LSV dazu verpflichtet, bei Inbetriebnahme eines Schnellladepunktes eine Bestätigung über die Einhaltung der technischen Anforderung bei Schnellladepunkten unaufgefordert an die BNetzA zu übermitteln. Nach der Novellierung der LSV sind die Betreiber von Schnellladepunkten nach § 4 Absatz allerdings nur noch nach Aufforderung der BNetzA zu einer Übermittlung der Bestätigung verpflichtet. Somit ist davon auszugehen, dass sich durch die Novellierung der LSV eine Reduktion des Erfüllungsaufwands ergibt.

Die Fallzahl ergibt sich hierbei aus der Anzahl der Schnellladepunkte, die jährlich in Betrieb genommen werden, sowie aus dem prozentualen Rückgang der Abfragen seitens der BNetzA. Laut einer Veröffentlichung der BNetzA¹ sind seit Januar 2021 bis jetzt jährlich rund 66 000 Schnellladesäulen in Betrieb genommen worden. Da durch die neue Verordnung nur noch für rund 30 Prozent (entspricht ca. 11 800) dieser Schnellladesäulen auf Aufforderung der BNetzA die Bestätigung übermittelt werden muss, ergibt sich für 4 200 Schnellladesäulen eine Reduktion des Erfüllungsaufwands. Somit ergibt sich für diese Vorgabe eine Fallzahl von 4 200.

Nach Angaben der BNetzA ist für das Übermitteln der Bestätigung für die Wirtschaft mit einem Zeitaufwand von 5 Minuten auszugehen.

Als Lohnsatz wird für diese Vorgabe der durchschnittliche Lohnsatz über alle Unternehmen für den Wirtschaftsbereich D der Energieversorgung von 59,50 Euro pro Stunde angesetzt.

Somit ergibt sich aus dieser Vorgabe für die Wirtschaft eine Reduktion des Erfüllungsaufwands von rund 21 000 Euro. $(4200 * (-5)) / 60 * 59,50 \text{ Euro} = 20\,825 \text{ Euro}$.

Vorgabe 4.2.3 (Informationspflicht): Preisangabe an bis zum 13. April 2024 errichteten Schnellladepunkten; Änderung von § 14 Absatz 3 PAngV in Artikel 4

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Auf den vor dem 13. April 2024 errichteten Bestand an Schnellladesäulen von 50 kW und mehr werden die AFIR-Vorgaben zu den anwendbaren Preiskomponenten der Ad-hoc-Ladepreise übertragen. Zulässig ist demnach nur noch die Erhebung des Arbeitspreises für die Abgabe von Elektrizität in Kilowattstunden (kWh) sowie die evtl. Erhebung einer Nutzungsgebühr. Um den Aufwand für die Betreiber von Bestandsschnellladesäulen möglichst gering zu halten, wird jedoch darauf verzichtet in Anlehnung an die Regelungen der AFIR, eine dauerhaft sichtbare Preisangabe mittels Displays, Aufkleber o.ä. vorzuschreiben. Die Betreiber dieser Bestandsschnellladesäulen können die bisher nach der PAngV zugelassenen Optionen zur Preisangabe weiterhin nutzen. Dies hält den Umrüstaufwand für Unternehmen gering. So können Betreiber von Schnellladesäulen ohne Display z.B. weiterhin die Preise für das Ad-hoc-Laden durch das Aufkleben und die Verwendung eines QR-Codes angeben. Diese Lösung beeinflusst das Verbraucherschutzniveau nur unwesentlich, da sie den bisher geltenden Anforderungen entspricht und die Preisangabe wie bisher vor Beginn des Ladevorgangs erfolgen muss.

Da die Preisangabe vor Ort wie bisher erfolgen kann, entsteht den Betreibern hierdurch kein Erfüllungsaufwand. Sie müssen jedoch ggf. die von ihnen verwendeten Preiskomponenten anpassen. Dies kann jedoch ohne physische Veränderungen an den Ladesäulen durch Softwareupdates erfolgen. Aufgrund der laut AFIR vorgeschriebenen künftigen Datenbereitstellung an den Nationalen Zugangspunkt ist davon auszugehen, dass der Aufwand für eine mögliche Anpassung der Preiskomponenten vernachlässigt werden kann.

Den Unternehmen wird für diese ggf. notwendige Anpassung ein Übergangsfrist von drei Monaten eingeräumt.

Die weiterhin bestehende Möglichkeit, an Bestandsschnellladesäulen Aufkleber mit einem QR-Code zur Preisanzeige zu verwenden, eröffnet den Betreibern zudem die Möglichkeit ebenso wie an Ladepunkten mit Display o.ä., eine dynamische Preissetzung vorzunehmen, mit der z. B. auf Preisschwankungen an den Strombörsen reagiert werden kann.

Insgesamt führen die Änderungen der PAngV also zu keiner nennenswerten Änderung des Erfüllungsaufwands und stärken die Möglichkeiten der Anbieter, das Ad-hoc-Laden als wettbewerbliche Alternative am Markt anzubieten.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 4.3.1: Übermittlung von weiteren statischen Daten an die BNetzA; § 4 Absatz 1 Satz 1

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	13
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				13	

Veränderung des einmaligen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	53
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				53	

Analog der Vorgabe 4.2.1 der Wirtschaft fällt auf Seiten der Verwaltung ebenfalls ein Aufwand für das Prüfen und Plausibilisieren der von den Betreibern übermittelten Daten an. Aufgrund von technischen Neuerungen und schnelleren Verfahren ist hierfür deshalb auch auf Seiten der Verwaltung von einer Reduktion des Zeitaufwands auszugehen. Allerdings sollen von Seiten der BNetzA weitere statische Daten erhoben werden, weshalb sich laut BNetzA der Zeitaufwand für diese Vorgabe insgesamt nicht ändern wird.

Somit führen die gesetzlichen Änderungen nicht zu einer Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands hinsichtlich der Personalkosten.

Laut Angaben der BNetzA fällt für diese Vorgabe allerdings ein Bedarf an IT- Sachmitteln an. Dieser beziffert sich in einem jährlichen Sachkostenaufwand von rund 13 000 Euro und ein einmaligen Sachkostenaufwand von rund 53 000 Euro.

Vorgabe 4.3.2: Übermittlung der Bestätigung der Einhaltung der technischen Anforderungen bei Schnellladepunkten an die BNetzA; § 4 Absatz 2 LSV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	7
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				7	

Veränderung des einmaligen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	27
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				27	

Analog der Vorgabe 4.2.2 der Wirtschaft fällt auf Seiten der Verwaltung ebenfalls ein Aufwand für das Prüfen und Plausibilisieren der von den Betreibern übermittelten Daten an. Dadurch, dass fortan nur noch auf Aufforderung der BNetzA Bestätigungen von den Betreibern übermittelt werden müssen, reduziert sich auch für die Verwaltung der Aufwand für das Prüfen und Plausibilisieren der Bestätigungen. Im Gegenzug erhöht sich allerdings der zeitliche Bearbeitungsaufwand für die Verwaltung, da die Bestätigungen nicht mehr unaufgefordert, sondern erst nach gesonderter Aufforderung der BNetzA übermittelt werden. Somit ist laut Angaben der BNetzA davon auszugehen, dass die gesetzlichen Änderungen keine Auswirkungen auf eine Änderung des Zeitaufwands bei der BNetzA haben.

Daher führen die gesetzlichen Änderungen nicht zu einer Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands hinsichtlich der Personalkosten.

Laut Angaben der BNetzA fällt für diese Vorgabe allerdings ein Bedarf an IT- Sachmitteln an. Dieser führt zu einem jährlichen Sachkostenaufwand von rund 7 000 Euro und einem einmaligen Sachkostenaufwand von rund 27 000 Euro.

Vorgabe 4.3.3: Prüfung der Preisangaben an öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch die zuständigen Preisbehörden der Länder (Änderung von § 14 PAngV in Artikel 4):

Der Aufwand für den Vollzug der Preisangabenpflicht an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ändert sich vorübergehend aufgrund der Vorgaben der AFIR. Bewehrt sind zunächst Verstöße gegen § 14 Absatz 1 und 2 und mit Inkrafttreten von Artikel 4 § 14 Absatz 1, 2 und 3. Gemäß Artikel 5 Absatz 6 AFIR müssen die Mitgliedstaaten aber sicherstellen, dass ihre Behörden den Markt für Ladeinfrastruktur und die Einhaltung der AFIR durch die Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister überwachen können. Dazu müssen Verstöße gegen die Vorgaben zu Preisangaben und Preiskomponenten der AFIR sanktioniert werden können. Da bisher das Recht der Preisangaben auf europäischer Ebene durch Richtlinien geregelt und in nationales Recht umgesetzt wurde, konnte die Bewehrung auf der Grundlage des § 3 WiStG erfolgen. Für die Bewehrung von Unionsrecht auf der Ebene einer Rechtsverordnung ist allerdings eine Ermächtigung im Gesetz erforderlich, um solche verordnungsrechtlichen Bußgeldnormen erlassen zu können. Eine solche Ermächtigung

zum Erlass einer "Sanktionsverordnung" sieht das WiStG nicht vor, so dass bei Ladepunkte im Anwendungsbereich der AFIR derzeit nur die korrekte Angabe des Preises für Elektrizität je kWh über § 14 Absatz 1 überwacht werden kann und im Übrigen für die Bewehrung von Unionsrecht zunächst die entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen werden muss.

Weitere Kosten

Keine.

5. Weitere Regelungsfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Von einer Befristung wird aus Gründen der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit abgesehen. Eine Befristung und umfassende Evaluierung auf nationaler Ebene ist im Übrigen auch deswegen nicht vorgesehen, da die Europäische Kommission gemäß Artikel 24 Absatz 2 AFIR die Verordnung (EU) 2023/1804 bis zum 31. Dezember 2026 und danach alle fünf Jahre überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung bewertet die Europäische Kommission auch, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der von ihr erfassten Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Diese Überprüfung erstreckt sich auch auf die Wechselwirkung dieser Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union, einschließlich der Ermittlung etwaiger Bestimmungen, die aktualisiert und vereinfacht werden könnten, sowie der Aktionen und Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, um den Gesamtkostendruck auf die betreffenden Wirtschaftszweige zu verringern. Im Rahmen der Analyse der Wirksamkeit dieser Verordnung durch die Europäische Kommission umfasst die Überprüfung auch eine Bewertung der Belastung der Unternehmen durch die AFIR. Die Kommission prüft gegebenenfalls, auf der Grundlage dieser Überprüfung einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung vorzulegen.

B. Besonderer Teil

Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts sind die LSV und die PAngV seit Inkrafttreten der AFIR am 13. April 2024 in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar. Die Bestimmungen, die in den mit dieser Änderung aufgehobenen Paragraphen und Absätzen der LSV und den jetzt durch die europäische Regelung abgedeckten Bereichen der PAngV enthalten sind (insb. solche zum einheitlichen Bezahlssystem beim punktuellen Aufladen sowie zu Preisangabenpflichten an öffentlich zugänglichen Normalladesäulen und ab dem 13. April 2024 neu errichteten Schnellladesäulen sowie zum vertraglichen Laden), werden nun in der AFIR geregelt.

Zu Artikel 1 (Änderung der Ladesäulenverordnung)

Zu § 1

Die AFIR ersetzt die bisherige Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) aus dem Jahr 2014. Der Verweis auf die AFID wird daher auf die geltende AFIR aktualisiert.

Zu § 2

Die Definitionen der LSV werden an die der AFIR angepasst, um eine EU-weit einheitliche Anwendung der europäischen Vorgaben zu gewährleisten.

Zu § 4 Absatz 1

Betreiber müssen der BNetzA wie bisher die Inbetriebnahme, Außerbetriebnahme und den Betreiberwechsel von Ladepunkten elektronisch anzeigen.

Statische Daten zu öffentlich zugänglichen Ladesäulen sind zentral für den Registrierungsprozess bei der BNetzA und unerlässlich, damit die BNetzA ihre Kontroll- und Sanktionsbefugnisse aus der LSV vollumfänglich wahrnehmen kann.

Schließlich wird klargestellt, dass sowohl der alte als auch der neue Betreiber des Ladepunktes den Betreiberwechsel bei der BNetzA unverzüglich anzeigen müssen. Damit wird vermieden, dass sich bei einem Betreiberwechsel weder der alte noch der neue Betreiber bei der BNetzA meldet.

Zu § 4 Absatz 2

§ 4 Absatz 2 sieht vor, dass der Betreiber eines Ladepunktes die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 bei Inbetriebnahme oder während des Betriebs von Ladepunkten nur noch auf Verlangen der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen haben. Bisher musste der Betreiber eines Schnellladepunktes diesen Nachweis in jedem Fall erbringen.

Zu § 5

Auf der Grundlage von § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 des Energiewirtschaftsgesetzes wird in der LSV geregelt, dass die BNetzA auch die Einhaltung der Vorgaben der AFIR für Ladesäulen überwachen und ggf. Verstöße ahnden kann. Das der BNetzA hierfür zur Verfügung stehende Instrumentarium (Überprüfung, Nachweiserbringung, Nachrüstung, Betriebsuntersagung) bleibt unverändert.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen)

Die Änderungen der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen passen die dort enthaltenen Verweise an die geänderte LSV an. Um zu vermeiden, dass der Verweis auf § 2 Nummer 1 LSV wegen dessen ersatzloser Streichung ins Leere geht, wird nun direkt auf den gleichlautenden § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) verwiesen.

Zu Artikel 3 (Änderung der Preisangabenverordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

In Nummer 1 wird zur Klarstellung und besseren Unterscheidung die Lieferung von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes gesondert erwähnt. Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a zu § 14 Absatz 1 wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c

In den Nummern 10 bis 13 werden aufgrund der Klarstellung der Begriffsbestimmung in Nummer 1 sowie der Neufassung von § 14 Absatz 3 PAngV in Artikel 4 des vorliegenden Regelungsentwurfs verschiedene Definitionen rund um das Thema elektrisches Laden von Elektromobilen aufgenommen. Bisher wurde in diesem Zusammenhang in § 14 (alt) auf die LSV verwiesen. Durch die neuen Vorgaben der AFIR entfällt diese Option. Es werden daher jetzt die Begriffsbestimmungen „Ladepunkt“, „punktueller Aufladen“ sowie „Betreiber eines Ladepunktes“ ergänzt und auf die entsprechenden Definitionen in der AFIR Bezug genommen. Die Definition „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben der AFIR analog der Begriffsbestimmung in der LSV-neu.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

In § 14 Absatz 1 wird zur Klarstellung und besseren Unterscheidung die Lieferung, das Bewerben oder Anbieten von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes ergänzt. Ladestrom war auch bisher bereits erfasst, aber aufgrund der Betrachtung des Ladepunktes bzw. der Ladesäule als Endverbraucher in Sinne des Energiewirtschaftsgesetzes erhöht die explizite Nennung die Rechtsklarheit. Zudem ermöglicht dies, in Absatz 2 die notwendige Abgrenzung der Regelung zu leitungsgebundenen Angeboten.

Zu Buchstabe b

In § 14 Absatz 2 findet sich jetzt die Preisangabenpflicht für zusätzliche leistungsabhängige oder nicht verbrauchsabhängige Preise im Zusammenhang mit leitungsgebundenen Angeboten von Elektrizität, Gas, Fernwärme oder Wasser. Das Angebot von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes ist von Absatz 2 nicht erfasst, da eine vergleichbare Regelung hierzu mit den Vorgaben der AFIR zur Erhebung und Angabe sonstiger Preiskomponenten und der Regelung in Artikel 4 dieses Verordnungsentwurfes zu § 14 Absatz 3 nicht vereinbar wäre.

In Absatz 3 werden die bisherigen Vorgaben für Mengen- und Arbeitspreise fortgeschrieben. Unter die Vorgabe der Preisangabenpflicht des Arbeitspreises in Kilowattstunden fallen aufgrund der Nutzung der Mitgliedstaatenoption des Erwägungsgrundes 33 AFIR neben den in Artikel 4 dieses Verordnungsentwurfes zu § 14 Absatz 3 geregelten Fälle auch alle durch den Anwendungsbereich der AFIR in Artikel 5 Absätze 4 und 5 erfassten Preisangaben für punktueller und vertragliches Laden für die Abgabe von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes. Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a wird hingewiesen.

Zu Nummer 3

Da Artikel 4 der Änderungsverordnung erst ein Quartal später in Kraft tritt, ist die Bußgeldregelung für diesen Zeitraum auf die Absätze 1 und 2 zu beschränken.

Zu Artikel 4

Zu Nummer 1

In § 14 Absatz 3 wird die in der geltenden PAngV in Absatz 2 enthaltene Pflicht zur Preisangabe für öffentlich zugängliche Ladepunkte auf Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr, die vor dem 13. April 2024 errichtet wurden (sog. Bestandsschnell-ladesäulen), verkürzt. § 14 Absatz 2 (alt) ist aufgrund der in der AFIR neu geschaffenen Vorgaben zu Preisangaben und Preiskomponenten für das Ad-hoc-Laden von Elektrofahrzeugen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu ändern. Dabei ist zu berücksichtigen,

dass seit dem 13. April 2024 die Regelungen in Artikel 5 Absatz 4 AFIR für Preisangaben an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Leistung bis zu 50 Kilowatt unmittelbar gelten. Nationale Regelungen hierfür sind also weder notwendig noch zulässig.

Die Vorgaben aus Artikel 5 Absatz 4 AFIR zu Preisangaben für das Ad-hoc-Laden an Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr finden dagegen nur auf die ab dem 13. April 2024 errichteten Ladepunkte unmittelbar Anwendung. Eine Regelung zu früher errichteten Schnellladepunkten mit diesen Ladekapazitäten beinhaltet die AFIR nicht.

In § 14 Absatz 3 werden die Vorgaben der AFIR für die zulässigen Preiskomponenten für punktuell Ladepunkte an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr auf die Bestandsschnellladesäulen übertragen. Die Übernahme der Regelung vermeidet Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Anbietern von Ladestrom aufgrund unterschiedlicher rechtlicher Vorgaben für bestehende und künftig zu errichtende Schnellladepunkte. Im Bereich der Ladesäulen bis 50 kW wird dies durch den Anwendungsbereich der AFIR unmittelbar sichergestellt.

Die Übertragung der AFIR-Vorgaben auf Bestandsschnellladesäulen gewährleistet eine einheitliche, transparente und den AFIR-Vorgaben entsprechende Preisinformation für die Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen unter Berücksichtigung der Ladeleistungen der Ladepunkte. Sie entspricht damit in vollem Umfang dem Ziel der AFIR, die Preisangabe und Preisbildung für die Nutzer öffentlicher Ladepunkte transparent und einheitlich zu gestalten. Gestützt wird diese Auffassung u.a. durch den Erwägungsgrund 33 der AFIR, der die Preistransparenz im Bereich der Elektromobilität als Ziel der Verordnung und insbesondere von Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 und 2 AFIR benennt. Dieser Zweck wird durch eine Angleichung effektiv erreicht.

Zudem werden die Verbraucher nicht mit unterschiedlichen Preiskomponenten in Abhängigkeit von einem - ihnen regelmäßig unbekanntem - Zeitpunkt der Errichtung einer Schnellladesäule konfrontiert.

Wie auch nach den Regeln der AFIR, können Anbieter beim Ad-hoc-Laden an Bestandsschnellladesäulen für die Preisbildung für die zu liefernde Elektrizität den Preis pro Kilowattstunde sowie ggf. eine Nutzungsgebühr für eine lange Belegung des Ladepunktes abgerechnet als Preis pro Minute anwenden. Über diese Preiskomponenten sind die Verbraucher vor Einleitung des Ladevorgangs zu informieren. Die Angabe kann entsprechend der bisherigen Regelung der PAngV unter Nutzung z. B. einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite oder einer Abrufoption für eine Anzeige auf dem Display eines mobilen Endgerätes erfolgen. Dies reduziert die Bürokratiekosten dieser Vorgaben für die Wirtschaft, da keine physischen Veränderungen an den Ladepunkten notwendig werden.

Zur Vermeidung von Nachrüstungen bei Bestandsladesäulen und eines entsprechenden finanziellen Aufwands für die ladesäulenbetreibenden Unternehmen, werden in § 14 Absatz 3 die geltenden Preisangabemöglichkeiten beibehalten. Dies umfasst auch, eine Anzeige mittels einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite oder Abrufoption für eine Anzeige auf dem Display eines mobilen Endgerätes, auf die am Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe hingewiesen wird (§ 14 Absatz 3 Nummer 3).

Die Preisangabe mittels Aufdrucks, Aufklebers oder Preisaushangs (§ 14 Absatz 3 Nummer 1) wird gegenüber dem geltenden Recht genauer gefasst. Einerseits wird zur Erhöhung der Transparenz für Verbraucher geregelt, dass die Preisangabe dauerhaft angebracht sein muss, um insbesondere einen Schutz vor Witterung zu bieten. Zudem muss die Preisangabe nach Nummer 1, wie auch eine Preisangabe nach § 14 Absatz 3 Nummer 3, in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt erfolgen.

Deutschland macht vollumfänglich von der in Erwägungsgrund 33 der AFIR vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und

des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse für das Laden von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Einheit für den Arbeitspreis die Kilowattstunde festzulegen.

Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 AFIR sieht vor, dass an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ab dem 13. April 2024 mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr der vom Betreiber berechnete Ad-hoc-Preis für punktuellen Laden auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom beruht. Darüber hinaus können die Betreiber dieser Ladepunkte eine Nutzungsgebühr pro Minute erheben, um eine lange Belegung des Ladepunktes zu verhindern. Diese Regelung wird, wie oben dargestellt, mit § 14 Absatz 3 auf den Bestand dieser Schnellladesäulen in Deutschland übertragen.

Da die Ladeinfrastruktur insgesamt nutzerfreundlich gestaltet sein soll, um die Akzeptanz der Elektromobilität zu erhöhen, sollte sich die Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur möglichst am Nutzerverhalten und an den Nutzerbedürfnissen orientieren. Die Erhebung von Nutzungsgebühren zur Verhinderung einer längeren Belegung des Ladepunktes, also quasi ein Blockieren des Ladepunktes durch Parken, erscheint zwar aus Nutzersicht eher kundenunfreundlich, insbesondere wenn der Anbieter keine maximale Höhe dieser Nutzungsgebühr festgelegt hat. Andererseits werden die Nutzer von öffentlich zugänglichen Ladepunkten dadurch motiviert, die Ladepunkte für andere Nutzer nach Abschluss des Ladevorgangs freizugeben.

Die Europäische Kommission hat sich in einem Guidance-Dokument zur AFIR vom 12. April 2024 zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Nutzungsgebühren im Zusammenhang mit dem Laden von Elektrofahrzeugen sowie zur gewünschten Vergleichbarkeit der Preise für das Ad-hoc- und das vertragliche Laden geäußert. Die Bundesregierung stimmt inhaltlich mit den dort vorgenommenen Erwägungen überein. Sie ist sich der Tatsache bewusst, dass eine endgültige Entscheidung über die Auslegung der AFIR im Streitfall durch den Europäischen Gerichtshof erfolgt. Wie die Europäische Kommission hält sie es jedoch für unzulässig, ein Nutzungsentgelt in Form eines Minutenpreises parallel zur Stromentnahme während des Ladevorgangs zu erheben, da es sich hierbei nicht um eine Blockade, sondern um eine Nutzung des Ladepunktes handelt. Mischkalkulationen bzw. „Mischpreise“ aus den Kosten des Ladestroms und einer auf Minutenbasis abgerechneten Nutzungsgebühr sind mit den Vorgaben der AFIR und der PAngV nicht vereinbar, da eine getrennte Angabe des Preises für den Strombezug in Kilowattstunden vorgeschrieben ist.

Nutzungsgebühren dürften somit, wie von der Europäischen Kommission ausgeführt, erst nach Beendigung des Ladevorgangs erhoben werden. Im Übrigen dürften sie auch nur dann verhältnismäßig sein, wenn sie eine lange Belegung eines Ladepunktes verhindern, da Ladepunkte, an denen nicht oder nicht mehr geladen wird, möglichst schnell wieder anderen Nutzern mit Ladebedarf zur Verfügung stehen sollten. Entscheidend für das Vorliegen eines Ladevorgangs ist die tatsächliche Stromentnahme, nicht allein die Verbindung des Elektrofahrzeugs mit dem Ladepunkt über das Ladekabel.

Kommt gleichwohl eine zeitbasierte Nutzungsgebühr zum Einsatz, erscheint diese insbesondere dann nicht verhältnismäßig, wenn zum Beispiel an Normalladepunkten der Anbieter die kapazitätsgerechte Ladung eines Elektrofahrzeugs innerhalb der gebührenfreien Zeit nicht gewährleisten kann.

Darüber hinaus erscheint die Erhebung von Nutzungsgebühren zu Zeiten, in denen Elektrofahrzeuge typischerweise länger abgestellt und nicht mehr umgeparkt werden, also nachts oder an Feiertagen, unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit kaum akzeptabel. Die Erhebung von Nutzungsgebühren in der Nachtruhezeit von 22 bis 6 Uhr wäre zumindest bei Normalladesäulentrotz vereinzelter spät heimkehrender Fahrer von Elektromobilen lebensfremd und nicht verhältnismäßig und angemessen. Auch ist an Standorten mit weniger Verkehr nachts, wie beispielsweise in wenig frequentierten Zonen (etwa in Wohngebieten), nicht in gleichem Maße wie tagsüber mit einer schnellen Wiederbelegung

der Ladepunkte zu rechnen, so dass es regelmäßig nicht zu einer langen Belegung im Sinne eines Blockierens kommt. Anders dürfte dies bei Schnellladesäulen oder Autobahnstandorten zu beurteilen sein. Nächtliche Nutzungsgebühren an Normalladepunkten würden zudem die nutzerfreundlichsten und netzschonendsten Anwendungsfälle des Ladens unattraktiv machen.

Bei den Änderungen unter Buchstabe b handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 2

Da Artikel 4 der Änderungsverordnung erst ein Quartal später in Kraft tritt, ist die Bußgeldregelung zu § 14 ab diesem Zeitraum auf den Absatz 3 zu erweitern. Es ist eine neue Nummer in § 20 PAngV notwendig, da Verstöße gegen § 14 Absatz 3 auch mit einem Bußgeld bestraft werden sollen, wenn sie nicht rechtzeitig erfolgen.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Zu Absatz 1

Mit Erlass der Rechtsakte gemäß Artikel 20 Absätze 6 und 7 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU in der jeweils geltenden Fassung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eine Überprüfung und erforderlichenfalls Änderung der Ladesäulenverordnung vornehmen. Die Überprüfung und Anpassung der Ladesäulenverordnung ist erforderlich, um Rechtskonformität mit der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe herzustellen. Mit Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 20 Absätze 6 und 7 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist eine Prüfung und gegebenenfalls Anpassung der Ladesäulenverordnung insbesondere mit Hinblick auf eine zentralisierte und effiziente Datenbereitstellung notwendig.

Zu Absatz 2

Die Regelung in Artikel 4 zu § 14 Absatz 3 PAngV überträgt die Vorgaben der AFIR zu den zulässigen Preiskomponenten für das Ad-hoc-Laden an Schnellladesäulen mit einer Ladeleistung von 50 kW und mehr für Deutschland auf Bestandsschnellladesäulen, die vor dem 13. April 2024 errichtet wurden und außerhalb des Anwendungsbereiches der AFIR liegen. Die bisherigen Möglichkeiten der Preisangabe der geltenden PAngV werden für solche Bestandsschnellladesäulen beibehalten. Um der Wirtschaft Zeit für die ggf. notwendigen Änderungen einzuräumen, erfolgt das Inkrafttreten dieser Vorgaben ein Quartal später. Auf die Begründung zu Artikel 4 wird verwiesen.