

Empfehlung/ Stellungnahme



Bundesverband eMobilität
Neue Mobilität

**Bundesministerium
für Wirtschaft und Klimaschutz**

Länder- und Verbändeanhörungsverfahren zum Entwurf der Dritten Verordnung der Ladesäulenverordnung (LSV) nebst weiteren daraus ableitenden Empfehlungen

Berlin, 23. März 2023

Markus Emmert

Vorstand Bundesverband eMobilität e.V.
Leiter der BEM-Arbeitsgruppen
markus.emmert@bem-ev.de
0151-61530594

Zum Bundesverband eMobilität e.V.

Der Bundesverband eMobilität e.V. (BEM) ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Institutionen, Wissenschaftlern und Anwendern aus dem Bereich der Elektromobilität, die sich dafür einsetzen, die Mobilität in Deutschland auf Basis Erneuerbarer Energien auf Elektromobilität umzustellen. Zu den Aufgaben des BEM gehört die aktive Vernetzung von Wirtschaftsakteuren für die Entwicklung nachhaltiger und intermodaler Mobilitätslösungen, die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der eMobilität und die Durchsetzung von mehr Chancengleichheit bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebskonzepte. Der Verband wurde 2009 gegründet. Er organisiert über 450 Mitgliedsunternehmen, die ein jährliches Umsatzvolumen von über 100 Milliarden Euro verzeichnen und über eine Million Mitarbeiter weltweit beschäftigen. In 19 Arbeitsgruppen arbeiten über 1.850 angemeldete Teilnehmer*innen zur kompletten Bandbreite der eMobilität.

Erläuterungen

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.

Wir verweisen darüber hinaus auf die relevanten Passagen im Koalitionsvertrag und auf den im letzten Jahr vorgestellten und verabschiedeten Masterplan Ladeinfrastruktur Teil II.

Am Montag, den 13. März 2023 erreichte uns das Schreiben im Rahmen eines Länder- und Verbändeanhörungsverfahrens zur Dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (LSV) mit der Bitte um Stellungnahme.

Problem und Zielstellung wurde hier wie folgt benannt:

1. *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.

2. *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.

Als Lösung wurde seitens des Ministeriums und der Fachabteilung folgendes vorgeschlagen:

Zu Punkt 1)

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.

Zu Punkt 2)

Um eine Beeinträchtigung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur zu vermeiden und den Marktteilnehmern genügend Zeit für die Implementierung der Vorgaben der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung für ein einheitliches Bezahlungssystem beim Ad-hoc Laden zu geben, wird die Umsetzungsfrist auf den 1. Juli 2024 verlängert.

Alternativen gibt es nach Ansicht des Ministeriums keine.

Der Länder- und Verbändeanhörung voraus gab es bereits im Februar die entsprechenden Gespräche auf Ministeriumsebene. Zu begrüßen war hier, dass der Hochlauf der Elektromobilität und der Ausbau von Ladeinfrastruktur beschleunigt werden soll und Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur Teil II priorisiert werden könne und ob ggfs. weitere Maßnahmen erforderlich sind.

Aus diesem Grund hat der Bundesverband eMobilität e.V. kurzfristig zu einer „Sonderkommission zur Ladeinfrastruktur 03/2023“ mit den Schwerpunktthemen Ladesäulenverordnung, Vereinfachung des Mess- und Eichrechts und Veröffentlichungspflicht von Daten öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur einberufen, um die Annahmen und Lösungsvorschläge und den vorgelegten Entwurf zu erörtern und den Prozess konstruktiv zu begleiten.

Die Zielsetzung der Sonderkommission war und ist es, die Bundesregierung und die Ministerien zu unterstützen, den Abstimmungsprozess zu beschleunigen, und eine Konsolidierung verschiedener Branchen-Perspektiven und Betroffenen-Gruppen einzubringen. Deshalb wurde das Treffen über den BEM und seine Arbeitsgruppen hinaus geöffnet und in einer nicht öffentlichen Sitzung am 22.03.2023 getagt. Dabei waren viele relevanten Vertreter aus der Kreditwirtschaft, der Ladeinfrastruktur-Hersteller, CPOs, EMPs und haben sich aktiv mit in die Diskussion eingebracht und an den Abstimmungen teilgenommen.

Nach Hinzunahme der Anregungen aus der Sonderkommission möchten wir folgende Änderungen empfehlen, mit der Bitte um Beachtung und entsprechende Umsetzung.

Empfehlungen (gelb markiert)

1. Fristverlängerung der Umsetzungspflicht des §4 Punkt 2 auf den 01. Juli 2024

Nach eingehender Prüfung und Bewertung der Sachlage und Annahmen kommen wir zu dem Entschluss, **dass einer Fristverlängerung nicht zugestimmt werden kann.**

Sollte das Ministerium und die Bundesregierung dennoch der Meinung sein, dass eine Fristverlängerung der Umsetzungspflicht erforderlich ist, dann soll diese **Fristverlängerung mit einer Nachrüstpflicht für alle Ladepunkte, welche nach dem 01. Juli 2023 in Betrieb genommen wurden, versehen werden. Der Nachrüstpflicht soll bis spätestens zum 01. Juli 2025 nachgekommen sein.**

Begründung:

Die Annahme, dass kein angemessenes Angebot an Ladesäulen am Markt verfügbar ist, das die Anforderungen der Zweiten Verordnung zur Änderung der LSV bezüglich eines einheitlichen Bezahlssystems beim Ad-hoc Laden erfüllt und zugleich die bundesweite Nachfrage an Ladesäulen decken kann, ist nicht richtig. In einer weiteren nicht öffentlichen Begründung heißt es, dass es nur einen Anbieter gäbe, welcher sich zurzeit in Insolvenz befindet. Auch diese Aussage ist so nicht richtig. Käme nur ein Anbieter in Betracht, dann müsste hier unmittelbar das Bundeskartellamt eingeschaltet werden, um eine Monopolstellung abzuwenden. Des Weiteren wäre das ein Indiz, dass kein Markt vorhanden ist. Der Bundesrat hat am 17. September 2021 (Drucksache 406/21) die zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung beschlossen. Spätestens mit dem Beschluss war allen Akteuren die Frist zum 01. Juli 2023 bekannt, also ausreichend Zeit, den sich daraus ergebenden Herausforderungen zu stellen.

Nach Recherche und Unterlagen, welche dem Bundesverband eMobilität vorliegen, sind mehrere Branchenteilnehmer (>5) derzeit in der Lage geeignete Systeme anzubieten. Und einige sind bereits in der Finalisierung, da der 01. Juli 2023 bekannt war und ist.

Diese Branchenteilnehmer haben in den vergangenen Monaten viel Zeit und Geld investiert, um den Anforderungen aus der zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung gerecht zu

werden. Die Maßnahme, jetzt diese Frist zu verlängern, hätte gegenüber diesen Unternehmen einen eindeutigen Wettbewerbsnachteil, welcher durch das Ministerium und die Bundesregierung zu verantworten wäre.

Des Weiteren kann eine solche Fristverlängerung unter Umständen durch Beschluss und Inkrafttreten der kommenden AFIR aufgehoben bzw. verändert werden, was zusätzliche Verwerfungen am Markt bedeuten würde.

Eine Fristverlängerung ohne Nachrüstpflicht ist grundsätzlich abzulehnen, was wie folgt zu begründen ist:

- a) Zielsetzung der Umrüstpflicht ist es, dass möglichst alle Ladepunkte einen barrierefreien Zugang und Abrechnung genießen. Dies dient dem Verbraucher und dem allgemeinen Interesse. Wenn, wie vorgesehen, die Frist verlängert wird und diesen weiteren Ladepunkten ein Bestandsschutz gewährt wird, dann sind auch diese Ladepunkte nicht für die barrierefreie Ladung vorgesehen, was dem Beschluss und der Akzeptanz von Elektromobilität nachhaltig schaden wird.
- b) Es ist mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass die Neufassung der AFIR ohnehin eine Nachrüstpflicht für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte vorsieht, unabhängig des Zeitpunktes der Inbetriebnahme.

Aus diesem Grunde schlagen wir - im Falle einer Verlängerung der Umsetzungsfrist auf den 01. Juli 2024 – vor §8 der LSV wie folgt zu ändern:

§ 8 Übergangsregelung:

- (1) Ladepunkte, die vor dem 17. Juni 2016 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 4 und § 4 ausgenommen.
- (2) Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 4 und § 4 ausgenommen.
- (3) Ladepunkte, die vor dem 1. März 2022 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 4 und § 4 Satz 2 Nummer 2 ausgenommen.
- (4) Ladepunkte, die vor dem 1. Juli 2023 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 4 Satz 2 Nummer 2 ausgenommen.
- (5) Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Ladepunkte müssen hinsichtlich der dort genannten Anforderungen nicht nachgerüstet werden.
- (6) **Ladepunkte die ab dem 01. Juli 2023 in Betrieb genommen werden, haben eine Nachrüstpflicht, welcher bis spätestens zum 01. Juli 2025 nachgekommen werden muss.**

Einen Draft der Ladesäulenverordnung, welcher verabschiedet werden sollte - im Falle einer Umsetzungsfristverlängerung – ist als Anhang beigefügt.

Eine Begründung des Ministeriums, dass ohne Fristverlängerung dies den dringend benötigten Aufbau neuer Ladeinfrastruktur ab diesem Zeitpunkt (01.07.2023) stark beeinträchtigen könnte, weisen wir zurück. Vielmehr sind die Ursachen für den schwachen Zubau von öffentlicher Ladeinfrastruktur folgende:

- a) keine Planungs- und Investitionssicherheit auf Seiten der Hersteller, CPOs und anderen Akteuren

- b) fehlende Transparenz bei Förderungen und komplizierte Förderkriterien (Bund und regional)
- c) keine klare Linie bzgl. dem Rollout der LIS
- d) Mess- und Eichrecht – kompliziert, teuer und langwierig
- e) Anbieter von geeigneter Hardware scheuen den deutschen, bürokratischen und unsicheren Markt
- f) AFIR und EU-Entscheidungen „vor der Türe“

Entscheidend hierfür ist nach Erörterung im Speziellen die Auslegung des Mess- und Eichrechts in Kombination mit dem Bezahlvorgang.

Aktuell wird seitens der PTB ein Bezahlterminal als zusätzliche Einheit der Ladesäule bewertet und führt zu einer entsprechenden Baumusterprüfung, was es vielen Herstellern schwer macht. Dabei gänzlich unnötig. Denn die zusätzliche Bezahlvorrichtung ist im Prinzip (vereinfacht dargestellt) lediglich eine Hardwarelösung, der bereits angewendeten QR-Code Lösung oder einer anderweitigen Webanbindung, welche nicht unter die Prüfungen der PTB fallen. Auch eine Kasse an einer Tankstelle fällt nicht unter die Anforderungen des Mess- und Eichrechts der Tanksäule, sondern stehen unter den strengen Auflagen und Zertifizierungen der PCI PTS (Payment Card Industrie Pin Transaction Security) und fallen unter die Regelungen der europäischen PSD2 (Payment Services Directive 2), die über die zweite Zahlungsdiensterichtlinie in nationales Recht übertragen wurde. Die PCI-Zertifizierung setzt höhere Anforderungen als das Mess- und Eichrecht an die Echtheit und Unverfälschtheit der Bezahlinformationen. Auf eine Doppelprüfung soll und kann daher verzichtet werden.

2. Vereinfachung des Mess- und Eichrechts die zu einer beschleunigten Zulassung von Ladeinfrastruktur führen

An dieser Stelle ist eine Vereinfachung des Mess- und Eichrechts zu begrüßen, zumal dies keine negativen Auswirkungen Richtung Verbraucher hat und der Verbraucherschutz nicht gefährdet ist.

Vorschlag:

Änderung des MesseV §4

MesseV § 4 wird durch einen neuen Punkt 8. ergänzt:

8. Bezahlrichtungen, deren wesentliches Merkmal das Auslesen und Verarbeiten eines Bezahl- oder Autorisierungsmediums ist.

Begründung:

Bezahlrichtungen stehen unter strengen Auflagen und Zertifizierungen. Auf eine Doppelprüfung soll daher verzichtet werden.

Die Bezahlrichtung dient in Ladestationen ausschließlich der Feststellung eines Identitätstokens zur anschließenden Abrechnung mit dem Endnutzer. Die eindeutige Zuordnung des Messwertes aus der Eichkapsel zum Identitätstoken liegt in der alleinigen Verantwortung des Messwerteverwenders. Dies wird bereits jetzt über die Verwenderauflagen der Baumusterprüfbescheinigung kommuniziert.

Zur eichrechtlichen Zertifizierung von Ladesäulen wird häufig die umgebende Infrastruktur, wie z.B. das technische und kaufmännische Backend des CPO mit einbezogen. Auf diese hat der Hersteller der Ladetechnik aber keinen Einfluss, bzw. sind sie nicht Teil des zu zertifizierenden Produkts. Um eine Zertifizierung zu erreichen, wird der Hersteller für die korrekte Funktion eines Drittsystems in Verantwortung gezogen. Daher sollte sich die Zertifizierung ausschließlich auf die Funktion der Ladesäule als Messgerät beschränken. D.h. gemäß den Vorgaben korrekte Messwerte generieren und diese,

inkl. Zusatzdaten zur Authentifizierung, manipulationssicher für Dritt- bzw. Abrechnungssysteme bereitstellen.

Prinzipbedingt ist eine lokale Authentifizierung an einer Ladesäule bei öffentlicher Abrechnung nicht möglich. Die Ladesäule kann eine Schnittstelle (z.B. RFID-Reader, Kreditkartenleser) bereitstellen, um Authentifizierungsinformationen entgegen zu nehmen und an ein Drittsystem weiterzuleiten, welches dann die Authentifizierung und ggf. Autorisierung vornimmt. Dabei wird vom Drittsystem eine eindeutige Identifikation der Ladetransaktion generiert, welche Teil der manipulationssicheren Messdaten ist, welche dem Drittsystem im Anschluss des Ladevorgangs dann wieder bereitgestellt werden.

Auf Grund dieser, bereits bestehenden, Konstruktion ist es unseres Erachtens nicht erforderlich im Rahmen der eichrechtlichen Zertifizierung des Messgerätes eine Unterscheidung zwischen den Authentifizierungsmöglichkeiten vorzunehmen. Für das Messgerät und dessen eichrechtlich relevanten Funktionen bleibt es gleich, woher der Identifikator für die Transaktion geliefert wird. Es muss "lediglich" sicherstellen, dass dieser Teil der unveränderlichen Messdaten ist.

Im Zuge dessen, wäre es ratsam im Rahmen einer Sofortmaßnahme im Eilverfahren diesen Ausnahmetatbestand herbeizuführen und gleichzeitig im Rahmen der bereits anlaufenden Arbeiten des Gesetzes zur Änderung des Mess- und Eichgesetzes und weiterer messrechtlicher Vorschriften bzgl. dem SmartMeter Gateways (SMGWs) um den Punkt der Ladeinfrastruktur und Bezahlvorrichtungen zu erweitern.

Außerdem sollte der Regelermittlungsausschluss (REA) der Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) das Dokument 6-A entsprechend anpassen, dass auch dort ausschließlich auf die fälschungssichere Speicherung einer Kundenidentifikation verwiesen wird, nicht schon auf deren Erhebung.

Dies würde den Ausbau der Ladeinfrastruktur massiv beschleunigen und hätte positiv zur Folge, dass Nachrüstungen einfacher und unkomplizierter stattfinden können, und somit auch bezahlbarer sind und verweisen hier nochmals auf kommende Anforderungen der AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation).

Im Übrigen wurde dies in unserer Sonderkommission mit einem Abstimmungsergebnis von über 95% befürwortet.

Sollte die LSV über eine Dritte Verordnung geändert werden, dann weisen wir darauf hin, dass auch folgende Punkte mit geändert werden sollten:

In § 1 Anwendungsbereich der LSV in der aktuell gültigen Fassung und in der geplanten Neufassung wird auf die Fahrzeugklassen N und M im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments... verwiesen.

Dazu gibt es Anmerkungen und Hinweise zu folgenden Themen:

1. Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge
2. Weitere Fahrzeugkategorien

Zu Punkt 1)

Wir schlagen vor, unter §3 der LSV einen weiteren Abschnitt hinzuzufügen, der den MCS-Stecker (Megawatt Charging System) vorsieht.

Begründung:

In der Zwischenzeit sind bereits schon schwere batterieelektrische Nutzfahrzeuge auf den deutschen Straßen unterwegs. Im Masterplan Ladeinfrastruktur Teil II wird ausführlich der Ausbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeug in den Fokus genommen. Ein Großteil dieser Fahrzeuge wird nicht nur über CCS (Typs Combo 2 nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015) geladen, sondern künftig über MCS. Deshalb ist es aus unserer Sicht notwendig unter §3 der LSV einen weiteren Abschnitt hinzuzufügen, der die MCS-Vorrichtung für schwere Nutzfahrzeuge beschreibt und definiert.

Zu Punkt 2)

Wir schlagen vor die Fahrzeugklassen um zwei weitere Klassen L und O zu erweitern.

Begründung:

Ein Teil der Leichtfahrzeuge (L-Klassen) werden künftig auch an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur laden, weshalb es Sinn macht diese Fahrzeugkategorien mit aufzuführen und zu inkludieren. Vordergründig sind hier Fahrzeuge der Fahrzeugklassen L3e-L5e und L7e betroffen. Eines der bekanntesten Fahrzeuge dieser Fahrzeugklasse sind Motorräder, welche in der aktuell gültigen Fassung im Anwendungsbereich nicht erfasst wurde.

Als Anlage fügen wir zur Erklärung der Fahrzeugklassen folgendes Dokument bei:
220221 BEM Hintergrund Leichtfahrzeuge.pdf

Eine weitere Fahrzeugklasse sind die O-Klassen, Anhänger bzw. Trailer. In der kommenden Generation sind sogenannte eTrailer zu erwarten – in den unterschiedlichsten technischen Ausführung -, welche aber alle eines gemeinsam haben: Sie haben eine Batterie an Bord, welche auch extern von außen aufgeladen werden können. Je nach Größe und Klasse sind die Anforderungen an die Ladeeinrichtungen analog den Fahrzeugklassen M und N.

3. Melde- und Veröffentlichungspflicht an die BNetzA von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Grundsätzlich wird der Veröffentlichungspflicht der Daten von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zugestimmt und wir begrüßen dies ausdrücklich.

Dennoch möchten wir diesen Punkt aufgreifen und versuchen diesen zu optimieren. Eine Melde- und Veröffentlichungspflicht führt nicht nur zu einer größeren Transparenz sondern kann im Optimalfall auch für weitere Anwendungen genutzt werden.

In dem aktuellen Entwurf zur Dritten Verordnung der Ladesäulenverordnung soll §5 um den Punkt zwei ergänzt und erweitert werden:

(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.

Aus diesem Grunde schlagen wir vor die Angaben zur Veröffentlichung um mindestens folgende Angaben zu erweitern:

- a) **Betreiberkennung**
- b) **Eineindeutige ID auf Ebene eines jeweiligen Ladepunktes, nicht nur einer Ladeeinrichtung**
- c) **API-Schnittstelle zum Backend**
- d) **Kontaktdaten**

Begründung:

- a) Die Betreibernummer ist die Identnummer des jeweiligen Betreibers und dient zur weiteren Verifikation. Somit wird auch sichergestellt, dass der Betreiber eine ID hat.

[Anmerkung. Zur Identifizierung Von Ladepunkten wird eine Nummer vergeben, darunter eine derzeit 3-stellige Betreiberkennung danach kommt ein „E“. (Electric Vehicle Supply Equipment ID (EVSEID), um seine Ladeinfrastruktur bis zum Power Outlet (der Ladedose) eindeutig zu identifizieren. Diese EVSEID besteht aus dem Länderkürzel (DE), der EVSE Operator ID (3 Stellen), der ID Type (E) und der Power Outlet ID (bis zu 30 Stellen)). Wir erwarten künftig viel mehr unterschiedliche Betreiber von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur, so dass hier über eine Erweiterung der Stellen nachgedacht werden sollte. Allein schon, wenn der Buchstabe „E“ auch anderweitig belegt werden könnte, könnte das 35fache an Betreiberzuordnungen vergeben werden. Derzeit vergeben einige, welche eine Betreibernummer vorweisen, diese an ihre Kunden weiter (dies ist vor Allem bei Betreibern, welche nur ein oder zwei Ladepunkte betreiben der Fall) um keine eigene Betreibernummer beim BDEW beantragen zu müssen, was mit Aufwand (Kosten und Zeit) verbunden ist. Aus Gründen der Beschleunigung und der Transparenz schlagen wir deshalb vor, den Nummernsatz zu erweitern und die Beantragung der Nummer zu vereinfachen und gratis ggfs. in einem automatisierten Prozess zur Verfügung zu stellen. Alternativ / zusätzlich kann darüber nachgedacht werden, ob (Backend-)Betreiber (CPO) offiziell Stationen von kleineren Ladeeinrichtungsinhabern (CSO = Charge Station Owner) mit einer gemeinsamen Kennung verwalten dürfen. (aktuell bereits Praxis)]

- b) Die Angabe der eindeutigen ID eines jeden einzelnen Ladepunktes führt zu einer eindeutigen Identifizierung und somit können Doppelmeldungen und Zuordnungsfehler vermieden werden. Darüber hinaus wäre der Abgleich mit dem BMUV einfacher und transparenter bzgl. der Zuordnung und Genehmigung der THG-Quoten-Zertifikate für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.

- c) Die Beschreibung bzw. die Angabe zum verwendeten Backend des jeweiligen Ladepunktes schafft nicht nur Transparenz sondern ermöglicht eine schneller Integration von Ladepunkten in verschiedenen Anwendungen. Sei es bei den EMPs, bei der Verwendung von Plug n Charge als auch bei einer Anbindung an künftige Payment-Terminals oder anderen Bezahlrichtungen. Darüber hinaus wäre eine bekannte Schnittstelle geeignet um später die Arbeitspreise des jeweiligen Ladepunktes abfragen zu können und diese im Sinne eines Preistransparenzregisters anzuzeigen.

- d) Kontaktdaten zum jeweiligen „echten“ Betreiber sind aus unterschiedlichen Gründen extrem wertvoll und wichtig und dienen nicht nur dem Verbraucherschutz sondern auch den Behörden. Im Falle einer Beschwerde (Payment, Technik usw.) kann sich der Nutzer oder andere Personen oder Unternehmen schnell und zielgerichtet an den jeweiligen Betreiber wenden. Dies ist nicht nur ein Vorteil für den Nutzer, sondern kann auch dem Betreiber dienen. So können technische Defekte ggfs. schneller behoben werden.

Ein weiterer Aspekt für die Veröffentlichung der Kontaktdaten richtet sich an die Behörden wie z.B. die regionalen Landeseichämter. Zur spontanen und routinemäßigen Überprüfung der jeweiligen Ladepunkte müssen die Behörden wissen, wo und wer den jeweiligen Ladepunkt betreibt. Derzeit ist der Aufwand extrem groß, diese Informationen in Erfahrung zu bringen. Teilweise sogar erfolglos.

Darüber hinaus ist zu empfehlen, dass die Datengrundlage automatisch erfasst und abgeglichen wird. Eine Pflege der Datenbank „excelbasiert“ ist zum einen fehleranfällig und zu träge. Eine geeignete Software spart nicht nur Fehler und Zeit, sondern führt auch zu einer größeren Transparenz und eignet sich für weitere Anbindungen an geeignete bzw. erforderliche Stellen. Sämtliche API-Kommunikationsschnittstellen sollten auf der Basis des Protokolls OCPI 2.2 erstellt werden, das die automatisierte Weitergabe aller nötigen Informationen schon jetzt vollständig erfüllt. Damit sind dann auch Drittanwendungen wie Ladesäulen-Suchmaschinen einfach zu verbinden.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere bisher eingebrachten Stellungnahmen und Empfehlungen.

Darüber hinaus bieten wir Ihnen jederzeit an für Gespräche mit uns und unseren Experten zur Verfügung zu stehen. Wir wollen Sie dabei ausdrücklich unterstützen.

Vielen Dank.

Untenstehend finden Sie die von uns bereinigte Fassung der Ladesäulenverordnung.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Markus Emmert', is written over a faint, larger signature that also appears to be 'Markus Emmert'.

Bundesverband eMobilität e.V. – BEM
Markus Emmert – Vorstand
Oranienplatz 5
10999 Berlin

www.bem-ev.de

Anlagen

- 220221 BEM Hintergrund Leichtfahrzeuge.pdf

Anhang

- Neufassung der LSV – BEM bereinigt - Empfehlung

Neufassung LVS – BEM – DRAFT – Empfehlung

"Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist"

Die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Eingangsformel

Auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 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 Energie:

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge der Klassen **N, M, O und L3e-L5e sowie L7e** im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben 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) sowie weitere Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung entsprechend der Umsetzungsfrist der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. ein elektrisch betriebenes Fahrzeug ein rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug im Sinne von § 2 des Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 327 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist;
2. ein Ladepunkt eine Einrichtung, an der gleichzeitig nur ein elektrisch betriebenes Fahrzeug aufgeladen oder entladen werden kann und die geeignet und bestimmt ist zum
 - a) Aufladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder
 - b) Auf- und Entladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen;
3. ein Normalladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 Kilowatt an ein elektrisch betriebenes Fahrzeug übertragen werden kann;
4. ein Schnellladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt an ein elektrisch betriebenes Fahrzeug übertragen werden kann;
5. ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar ist

- kreis tatsächlich befahren werden kann, es sei denn, der Betreiber hat am Ladepunkt oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt; der Personenkreis wird nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunktes von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird;
6. der Aufbau eines Ladepunkts dessen Errichtung oder Umbau;
 7. Regulierungsbehörde die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen;
 8. Betreiber, wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt;
 9. punktuelles Aufladen das Laden eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs, das nicht als Leistung im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses mit dem Nutzer erbracht wird.

§ 3 Technische Sicherheit und Interoperabilität

1. Beim Aufbau von Normalladepunkten, an denen das Wechselstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit einer Steckdose oder Kupplung des Typs 2nach der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, ausgerüstet werden.
2. Beim Aufbau von Schnellladepunkten, an denen das Wechselstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit einer Kupplung des Typs 2nach der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe November 2017, ausgerüstet werden.
3. Beim Aufbau von Ladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit einer Kupplung des Typs Combo 2 nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015, ausgerüstet werden.
4. **Beim Aufbau von Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, für schwere Nutzfahrzeuge und schwere Trailer, muss aus Gründen der Interoperabilität mindestens jeder dritte Ladepunkt mindestens mit einer Kupplung des Typs MCS (Megawatt Charging Stecker) ausgerüstet werden.**
5. Beim Aufbau von Ladepunkten muss sichergestellt werden, dass eine standardisierte Schnittstelle vorhanden ist, mithilfe derer Autorisierungs- und Abrechnungsdaten sowie dynamische Daten zur Betriebsbereitschaft und zum Belegungsstatus übermittelt werden können.
6. Sonstige geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen nach § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2682) geändert worden ist, bleiben unberührt. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes ist entsprechend anzuwenden.
7. Ab der Feststellung der technischen Möglichkeit durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik nach § 30 des Messstellenbetriebsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2034), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3138) geändert worden ist, muss bei dem Aufbau von Ladepunkten sichergestellt werden, dass

energiewirtschaftlich relevante Mess- und Steuerungsvorgänge über ein Smart-Meter-Gateway entsprechend den Anforderungen des Energiewirtschaftsgesetzes und des Messstellenbetriebsgesetzes abgewickelt werden können.

8. Die Absätze 1 bis 4 sind nicht für kabellos und induktiv betriebene Ladepunkte anzuwenden.
9. Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten DIN EN-Normen sind im Beuth Verlag GmbH, Berlin, erschienen und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig gesichert hinterlegt.

§ 4 Punktueller Aufladen

Der Betreiber eines Ladepunkts hat den Nutzern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen.

Dies stellt er sicher, indem er

1. An dem jeweiligen Ladepunkt keine Authentifizierung zur Nutzung fordert, und die Leistungserbringung, die die Stromabgabe beinhaltet, anbietet
 - a) ohne direkte Gegenleistung, oder
 - b) gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, oder
2. die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems beziehungsweise Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht, wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind und mindestens eine Variante des Zugangs zum webbasierten Zahlungssystem kostenlos ermöglicht werden muss.

Ab 01.07.2023

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.**

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 Bezahlungssystem kostenlos ermöglicht wird. § 270a des Bürgerlichen Gesetzbuchs bleibt unberührt.

Alternativ ab 01.07.2024

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.

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.

§ 5 Anzeige- und Nachweispflichten

- (1) Betreiber von Ladepunkten haben der Regulierungsbehörde die Inbetriebnahme und die Außerbetriebnahme von Ladepunkten elektronisch anzuzeigen. Die Regulierungsbehörde kann Vorgaben zu Art und Weise sowie zum Umfang der Anzeige machen. Stellt die Regulierungsbehörde Formularvorlagen bereit, sind diese zu benutzen und die ausgefüllten Formularvorlagen elektronisch zu übermitteln. Die Anzeige soll erfolgen:
 - 1. spätestens zwei Wochen nach Inbetriebnahme von Ladepunkten oder
 - 2. unverzüglich nach Außerbetriebnahme von Ladepunkten.
- (2) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die in der Anzeige gemäß Absatz 1 enthaltenen Angaben zu Betreiber, Betreibernummer, Standort, Ladepunkt-Identifikationsnummer, technischer Ausstattung, Beschreibung des Zugangs zum Backend und Zugänglichkeit des Ladepunktes auf ihrer Internetseite.
Die Regulierungsbehörde stellt die Daten öffentlich per API und Direktabruf auf ihrer Internetseite zur Verfügung.
- (3) Betreiber von Schnellladepunkten haben der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 Absatz 2 bis 5 nachzuweisen:
 - 1. bei der Inbetriebnahme von Schnellladepunkten und
 - 2. auf Anforderung der Regulierungsbehörde während des Betriebs von Schnellladepunkten.
- (4) Betreiber von Schnellladepunkten, welche vor Inkrafttreten dieser Verordnung in Betrieb genommen worden sind, haben der Regulierungsbehörde den Betrieb anzuzeigen und die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 4 durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen.
- (5) Die Absätze 1, 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden, wenn bestehende Ladepunkte öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung werden. Absatz 1 ist entsprechend beim Betreiberwechsel von Ladepunkten anzuwenden.

§ 6 Kompetenzen der Regulierungsbehörde

- (1) Die Regulierungsbehörde kann die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 4 und der Anforderungen nach § 4 regelmäßig überprüfen.

- (2) Die Regulierungsbehörde kann verlangen, dass ein Ladepunkt nachgerüstet wird, wenn eine technische Anforderung nach § 3 Absatz 1 bis 4 oder eine Anforderung nach § 4 nicht eingehalten wird.
- (3) Die Regulierungsbehörde kann den Betrieb eines Ladepunkts untersagen, wenn eine technische Anforderung nach § 3 Absatz 1 bis 4 oder eine Anforderung nach § 4 nicht eingehalten wird oder die Einhaltung der Anzeige- und Nachweispflichten nach § 5 nicht nachgewiesen wird.

§ 7 Ladepunkte mit geringer Ladeleistung

Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt sind von den Anforderungen der §§ 3 bis 6 ausgenommen.

§ 8 Übergangsregelung

- (1) Ladepunkte, die vor dem 17. Juni 2016 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 3 und § 4 ausgenommen.
- (2) Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 3 und § 4 ausgenommen.
- (3) Ladepunkte, die vor dem 1. März 2022 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 3 und § 4 Satz 2 Nummer 2 ausgenommen.
- (4) Ladepunkte, die vor dem 1. Juli 2023 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 4 Satz 2 Nummer 2 ausgenommen.
- (5) Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Ladepunkte müssen hinsichtlich der dort genannten Anforderungen nicht nachgerüstet werden.
- (6) Ladepunkte, die ab dem 01. Juli 2023 in Betrieb genommen werden, haben eine Nachrüstpflicht, welche bis spätestens zum 01. Juli 2025 nachgekommen werden muss.

§ 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.“

Schlussformel

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.