

## Meine persönliche Stellungnahme zum Entwurf der Ladesäulenverordnung (LSV) vom 09.01.2015

Die EU-Richtlinie 2014/94 (<http://tff-forum.de/download/file.php?id=7394>) hat den Gegenstand

*„Einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union zu schaffen, um die Abhängigkeit vom Erdöl so weit wie möglich zu verringern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu begrenzen. Mit dieser Richtlinie werden **Mindestanforderungen für die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einschließlich Ladepunkten für Elektrofahrzeuge** und Erdgas- (LNG und CNG) und Wasserstofftankstellen festgelegt, die von den Mitgliedstaaten durch ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen sind, **sowie gemeinsame technische Spezifikationen für diese Ladepunkte und Tankstellen sowie Vorgaben für die Nutzerinformation.**“*

In Teil 1 Absatz 13 der EU-Richtlinie 2014/94 heißt es

*„Zur Förderung alternativer Kraftstoffe und zum Aufbau der entsprechenden Infrastruktur **können die nationalen Strategierahmen mehrere Pläne, Strategien oder sonstige Planungsunterlagen umfassen, die gesondert oder integriert oder in anderer Form und auf der von den Mitgliedstaaten gewählten Verwaltungsebene erarbeitet werden.**“*

Die LSV setzt also nur den Teil aus den europäischen Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU hinsichtlich der Vorgaben für Steckerstandards für das Laden von Elektromobilen in deutsches Recht um.

Dieser Teil wurde korrekt übernommen und beinhaltet alle Vorgaben aus der EU-Richtlinie. Allerdings ist die LSV bei der Definition von „öffentlich zugänglichen Ladepunkten“ weit über die Vorgabe (und die Intention) der EU-Richtlinie hinausgeschossen und verstößt damit sogar gegen das Strafrecht!

**In der EU-Richtlinie** heißt es:

In Teil 1, Absatz 23:

*„Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass **öffentlich zugängliche Ladepunkte** mit einem angemessenen Abdeckungsgrad errichtet werden, damit Elektrofahrzeuge zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten sowie gegebenenfalls in Netzen, die von den Mitgliedstaaten bestimmt werden, verkehren können.“*

In Teil 1, Absatz 26 wird erklärt, was ein „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ ist (ungekürzt):

*„Ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder eine öffentlich zugängliche Tankstelle **können z. B. ein Ladepunkt, eine Tankstelle oder eine Vorrichtung sein, die sich im Privateigentum befinden und über Ladekarten oder Entgeltzahlung öffentlich zugänglich sind**, oder ein Ladepunkt oder eine Tankstelle einer Car-Sharing-Organisation, bei der Dritten der Zugang durch Mitgliedschaft ermöglicht wird, oder ein Ladepunkt oder eine Tankstelle auf einem öffentlichen Parkplatz. Ein Ladepunkt oder eine Tankstelle, zu der private Nutzer aufgrund einer Genehmigung oder Mitgliedschaft physischen Zugang haben können, **sollte als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder eine öffentlich zugängliche Tankstelle gelten.**“*

Der erste Satz (gekürzt):

*„Ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt kann z. B. ein Ladepunkt sein, der sich im Privateigentum befindet und über Ladekarten oder Entgeltzahlung öffentlich zugänglich ist.“*

bedeutet, dass **ein privater Betreiber eines Ladepunktes diesen explizit als „öffentlich zugänglich“ deklariert hat** indem er ein Laden über Ladekarten oder Entgeltzahlung ermöglicht.

Ganz entscheidend ist aber der letzte Satz (gekürzt):

*„Ein Ladepunkt, zu der Nutzer aufgrund einer Genehmigung physischen Zugang haben können, sollte als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.“*

Das bedeutet, **dass der Nutzer die Genehmigung haben muss, um den physischen (räumlichen) Zugang zu erhalten**, damit der Ladepunkt als „öffentlich zugänglich“ gilt!

Zudem steht in der EU-Richtlinie *„sollte als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.“* und nicht *„muss als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.“*

Die EU-Richtlinie 2914/94 definiert den Begriff eines „öffentlich zugänglicher Ladepunktes“ also so, wie es sein sollte:

## **Ein privater Betreiber legt fest, ob sein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“ ist!**

Artikel 2, Nummer 7 der EU-Richtlinie definiert den Begriff noch einmal:

*„**Öffentlich zugänglicher Ladepunkt** oder öffentlich zugängliche Tankstelle **ist ein Ladepunkt** oder eine Tankstelle, **an der ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu der alle Nutzer** aus der Union nichtdiskriminierend **Zugang haben**. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.“*

Das bedeutet also:

Ein Ladepunkt ist „öffentlich zugänglich“, wenn

- a) der Kraftstoff (Strom) angeboten wird (nicht nur physisch vorhanden ist!), und
- b) alle Nutzer Zugang (eine Genehmigung!) haben.

**Diese Definition der EU-Richtlinie hat die LSV ausgehebelt** und schreibt dazu in der Begründung B, „Zu Paragraph 2, Zu Nummer 9“:

*„Die Regelung **definiert den Begriff „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“** im Sinne dieser Verordnung.*

*Dabei soll **entsprechend den Vorgaben in Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2014/94/EU**, jedermann diskriminierungsfrei Zugang zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten gewährleistet werden. **Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich allein nach dessen tatsächlicher Zugänglichkeit im räumlichen Sinne.** Nutzungsbezogene Aspekte, wie zum Beispiel das gewählte Abrechnungssystem, sind für die Begriffsdefinition ohne Bedeutung. **Dabei ist entscheidend, dass der Ladepunkt – gleich, ob im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund – von einem unbestimmten oder nach allgemeinen Kriterien bestimmbarer Personenkreis tatsächlich betreten und genutzt werden kann** (zum Beispiel Geschäftshaus- oder Kundenparkplätze). Eine etwaige Notwendigkeit des vorherigen Erwerbs einer Zutrittsberechtigung*

schließt die öffentliche Zugänglichkeit eines Ladepunktes nicht aus, sofern die Möglichkeit des Erwerbs der Zutrittsberechtigung dem Grunde nach jedem eröffnet ist. **Wird der Zugang dagegen nur einer von vorneherein bestimmten oder bestimmbaren Personengruppe eingeräumt, liegt kein öffentlich zugänglicher Ladepunkt im Sinne dieser Verordnung vor.** Dies ist zum Beispiel bei einem durch eine Schranke gesicherten Firmenparkplatz, für welchen der Arbeitgeber von vorneherein nur seinen Arbeitnehmern einen Zugang ermöglicht, der Fall.

**Das Abstellen auf eine rein räumliche Zugänglichkeit des Ladepunktes soll verhindern, dass sich Betreiber eines Ladepunktes der Anwendbarkeit der Verordnung dadurch entziehen können, dass sie ein Authentifizierungs- und Abrechnungssystem wählen, welches den Kreis der Nutzungsberechtigten derart einschränkt, dass eine diskriminierungsfreie Nutzungsmöglichkeit im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU nicht mehr besteht.“**

### Die Definition

**„Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich allein nach dessen tatsächlicher Zugänglichkeit im räumlichen Sinne - gleich, ob im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund.“**

**verstößt gegen § 123, StGB „Hausfriedensbruch“!**

**„Wer in die Wohnung, in die Geschäftsräume oder in das befriedete Besitztum eines anderen oder in abgeschlossene Räume, welche zum öffentlichen Dienst oder Verkehr bestimmt sind, widerrechtlich eindringt, oder wer, wenn er ohne Befugnis darin verweilt, auf die Aufforderung des Berechtigten sich nicht entfernt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.“**

## **Die LSV schießt mit dieser Definition weit über das Ziel der EU-Richtlinie hinaus und verstößt zudem gegen Eigentumsrecht!**

Dabei ist der Punkt eigentlich korrekt in der LSV enthalten:

**„Wird der Zugang dagegen nur einer von vorneherein bestimmten oder bestimmbaren Personengruppe eingeräumt, liegt kein öffentlich zugänglicher Ladepunkt im Sinne dieser Verordnung vor.“**

Die zusätzliche Einschränkung „auf eine rein räumliche Zugänglichkeit des Ladepunktes“ ist unzulässig!

Insbesondere, weil lt. Artikel 4, Absatz 9 der EU-Richtlinie gilt

**„Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen, ohne dass ein Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen werden muss.“**

Nach der Intention und Definition der EU-Richtlinie bestimmt der Betreiber eines Ladepunktes (und niemand anders!), ob dieser „öffentlich zugänglich“ ist!

Ist ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“, dann greifen die weiteren Regelungen der EU-Richtlinie bzw. der LSV.

## **Die Ladesäulenverordnung darf dem Betreiber eines Ladepunktes nicht vorschreiben, dass sein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist!**

**Andernfalls wird die LSV den Aufbau von Lademöglichkeiten behindern anstatt fördern!**

Was würde die aktuelle Definition der LSV in der Praxis bedeuten? Drei Beispiele:

Ein **Arbeitgeber** möchte auf dem Firmenparkplatz, der „im räumlichen Sinne“ von jedem zu erreichen ist, Schuko-Steckdosen zum Laden von Firmen-Elektro-Fahrzeugen installieren.

Lt. LSV nicht erlaubt! Er muss Typ2-Ladestationen installieren, diese anmelden, **jedem öffentlich zugänglich machen und ein Abrechnungssystem zur Nutzung bereitstellen!**

Ein Arbeitgeber, der glücklicherweise eine Schranke vor dem Firmenparkplatz hat, darf hingegen installieren, was er möchte und muss die Ladepunkte auch nicht anmelden!?

Wie ist „*tatsächliche Zugänglichkeit im räumlichen Sinne*“ genau definiert? Zugänglichkeit für ein Elektro-Fahrzeug (ein- oder zweispurig?) oder einen Menschen? Was ist, wenn eine der Steckdosen durch ein langes Kabel von außerhalb des Firmenparkplatzes erreichbar ist? Ist der Ladepunkt dann plötzlich „tatsächlich zugänglich im räumlichen Sinne“ und damit ein „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“?

Eine **Gaststätte** besitzt 3 Gästeparkplätze vor dem Haus, die durch ein Schild „Nur für Gäste“ gekennzeichnet sind und möchte diese mit Typ2-Ladestationen ausstatten, um ihren Kunden, die ein Elektroauto fahren, das Laden während des Essens zu ermöglichen. Aber die Gaststätte möchte natürlich, dass dort nur Gäste parken.

Lt. LSV nicht erlaubt! Die Gaststätte muss Typ2-Ladestationen installieren, diese anmelden, **jedem öffentlich zugänglich machen und ein Abrechnungssystem zur Nutzung bereitstellen!**

Eine **Privatperson** möchte auf seinem Grundstück an dem PKW-Stellplatz, der nicht durch ein Tor gesichert ist, eine Schuko-Steckdose zum Laden seines Elektroautos installieren.

Lt. LSV nicht erlaubt! Er muss eine Typ2-Ladestation installieren, diese anmelden, **jedem öffentlich zugänglich machen und ein Abrechnungssystem zur Nutzung bereitstellen!**

## Was fehlt in dem Entwurf der Ladesäulenverordnung?

### Diskriminierungsfreie Nutzungsmöglichkeit

Es wird in der LSV zwar von einer „diskriminierungsfreien Nutzungsmöglichkeit“ geschrieben aber diese hat die LSV fehlinterpretiert und auf die einheitlichen Steckdosen und Fahrzeugkupplungen bezogen. Mit „diskriminierungsfreier Nutzungsmöglichkeit“ ist aber Folgendes gemeint:

Artikel 4, Absatz 9 der EU-Richtlinie:

**„Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen, ohne dass ein Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen werden muss.“**

Absatz 10 zu den Preisen:

**„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise, die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechnet werden, angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sind.“**

Warum wird dieses Thema nicht in der LSV behandelt?

Lt. dem aktuellen Entwurf der LSV sollen 7.000 öffentliche Schnellladepunkte und 28.000 Normalladepunkte bis zum Jahr 2020 aufgebaut werden aber dass diese öffentlichen Ladepunkte von jedem Elektroautofahrer ohne Vertrag genutzt werden können, ist keine Bedingung!?

### Vorgaben für Standorte von öffentlichen Ladepunkten

Teil 1, Absatz 23 der EU-Richtlinie schreibt dazu:

**„Es sollte insbesondere an Haltestationen der öffentlichen Verkehrsmittel, wie etwa Fahrgastterminals in Häfen, Flughäfen oder auf Bahnhöfen, eine angemessene Zahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten installiert werden.“**

Die LSV macht dazu keinerlei Vorgaben!

### Unterstützung von Eigentümern ohne privaten Stellplatz

Teil 1, Absatz 23 der EU-Richtlinie schreibt dazu:

**„Privateigentümer von Elektrofahrzeugen sind weitgehend vom Zugang zu Ladepunkten auf Gemeinschaftsparkplätzen, etwa von Wohngebäuden und Büro- und Geschäftsgebäuden, abhängig. Die Behörden sollten zur Unterstützung der Nutzer solcher Fahrzeuge Maßnahmen ergreifen, damit Bauherren und Immobilienverwalter die entsprechende Infrastruktur mit einer ausreichenden Zahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge errichten.“**

Die LSV macht dazu keinerlei Vorgaben!

**Die o.g. Punkte sind wesentlich wichtiger für den Ausbau der Ladeinfrastruktur als einheitliche Fahrzeugkupplungen!**