

29.10.15

Wi - U - Vk

Verordnung**des Bundesministeriums für Wirtschaft
und Energie**

**Verordnung über technische Mindestanforderungen an den
sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich
zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulen-
verordnung - LSV)****A. Problem und Ziel**

Die Elektromobilität kann dazu beitragen, die ehrgeizigen Klimaschutz- und Energieziele der Europäischen Union und Deutschlands zu erreichen. Sie kann zu einer deutlichen Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr, zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Lärminderung in städtischen und vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten beitragen.

Der Markthochlauf von Elektromobilen erfordert einen stetigen Aufbau einer bedarfsgerechten Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Dabei muss ein sicherer Aufbau und Betrieb von Ladepunkten gewährleistet werden. Darüber hinaus ist das Vorhandensein einer harmonisierten interoperablen Ladeinfrastruktur erforderlich. Private Investitionen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur blieben bisher hinter den Erwartungen zurück, weil die notwendige Investitionssicherheit in Form von einheitlichen Steckerstandards für das Laden von Elektromobilen nicht gegeben war. Branchenübergreifend wird aus diesem Grunde eine verbindliche Festlegung der technischen Standards für das Laden von Elektromobilen gefordert. Die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe legt deshalb verbindliche technische Vorgaben für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen für das Laden von Elektromobilen fest.

B. Lösung

Diese Verordnung setzt die europäischen Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU hinsichtlich der Vorgaben für Steckerstandards für das Laden von Elektromobilen in deutsches Recht um. Sie regelt technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile. Dadurch werden sowohl die Sicherheit von

Ladepunkten gewährleistet als auch die seit langem branchenübergreifend geforderten technischen Anforderungen zur Gewährleistung der Interoperabilität von Ladepunkten verbindlich festgelegt. Die Umsetzung weiterer Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU an das Laden von Elektromobilen, insbesondere aus Artikel 4 Absatz 7 bis 12, bleibt weiteren Regelungen vorbehalten. Aufgrund der notwendigen Anpassungen an die aktuellen Ausgaben der hier zitierten DIN EN Normen ist eine regelmäßige Überprüfung der Verordnung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie vorgesehen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Betreiber von öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten haben der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) gemäß § 4 Absatz 1 Nummer 1 den Aufbau und gemäß § 4 Absatz 1 Nummer 2 die Außerbetriebnahme von Ladepunkten schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Betreiber von Schnellladepunkten, die vor Inkrafttreten der Verordnung in Betrieb genommen worden sind, haben gemäß § 4 Absatz 3 der Bundesnetzagentur den Betrieb von Schnellladepunkten schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Gemäß § 4 Absatz 2 und 3 haben Betreiber von Schnellladepunkten der Bundesnetzagentur darüber hinaus die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen. Gemäß § 5 Absatz 1 kann die Bundesnetzagentur die Einhaltung der technischen Anforderungen an Schnellladepunkte gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 regelmäßig überprüfen.

Der aus den Vorgaben resultierende jährliche Erfüllungsaufwand bis zum Jahr 2020 wird auf insgesamt rund 900 000 Euro geschätzt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der gemäß § 4 und § 5 mit der Registrierung und Überprüfung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten betrauten Bundesnetzagentur entsteht ein jährlicher personeller Erfüllungsaufwand in Höhe von 301 970,31 Euro. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie ausgeglichen werden.

Für die Bewältigung der ihr durch die Verordnung zugewiesenen Aufgaben werden insgesamt fünf Stellen benötigt. Der Personalschlüssel setzt sich aus jeweils einer Stelle im höheren und im gehobenen Dienst und drei Stellen im mittleren Dienst zusammen.

F. Weitere Kosten

Keine.

Bundesrat

Drucksache 507/15

29.10.15

Wi - U - Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums für Wirtschaft
und Energie**

Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulen- verordnung - LSV)

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 27. Oktober 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV)

mit Begründung und Vorblatt.

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

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Altmaier

**Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile
(Ladesäulenverordnung-LSV)¹**

Vom...

Auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 4 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), der zuletzt durch Artikel 6 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) 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 Elektromobile.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung

1. ist ein Elektromobil ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen M1 und N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S.1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist; Fahrzeuge der Klasse N2 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG sind umfasst, soweit sie im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen;
2. ist ein reines Batterieelektrofahrzeug ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, bei dem
 - a) alle Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und

¹ Notifiziert gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.07.1998, S. 37), zuletzt geändert durch Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

- b) alle Energiespeicher ausschließlich elektrisch wieder aufladbare Energiespeicher sind;
3. ist ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten verfügt von
 - a) Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine, und
 - b) Energiespeichern, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeuges befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar;
 4. sind Energiewandler die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden;
 5. sind Energiespeicher die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden;
 6. ist ein Ladepunkt eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann;
 7. ist ein Normalladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann, mit Ausnahme von Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 3,7 Kilowatt, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektromobilen ist und die nicht öffentlich zugänglich sind;
 8. ist ein Schnellladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann;
 9. ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann; unterschiedliche Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung sowie alle Maßnahmen, die ausschließlich oder überwiegend dazu bestimmt sind, anderen Fahrern von Elektromobilen den Zugang zum Ladepunkt zu verwehren, bleiben für die Zuordnung eines Ladepunkts als öffentlich zugänglich außer Betracht;
 10. ist der Aufbau eines Ladepunkts dessen Errichtung oder Umbau;
 11. ist Regulierungsbehörde die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen.

§ 3

Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten

- (1) Beim Aufbau von Normalladepunkten, an denen das Wechselstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Steckdosen oder mit Steckdosen und Fahrzeugkupplungen jeweils des Typs 2 gemäß 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 Kupplungen des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, ausgerüstet werden.

- (3) Beim Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012, ausgerüstet werden.
- (4) Sonstige geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) geändert worden ist, bleiben unberührt. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes ist entsprechend anzuwenden.
- (5) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht für kabellos und induktiv betriebene Ladepunkte anzuwenden.
- (6) 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

Anzeige- und Nachweispflichten

- (1) Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten haben der Regulierungsbehörde den Aufbau und die Außerbetriebnahme von Ladepunkten schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Die Anzeige soll erfolgen:
 1. mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus von Ladepunkten oder
 2. unverzüglich nach Außerbetriebnahme von Ladepunkten.
- (2) Betreiber von Schnellladepunkten haben der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 nachzuweisen:
 1. beim Aufbau von Schnellladepunkten und
 2. auf Anforderung der Regulierungsbehörde während des Betriebs von Schnellladepunkten.
- (3) 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.
- (4) Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden, wenn bestehende Ladepunkte öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung werden. Absatz 1 ist entsprechend beim Betreiberwechsel von Ladepunkten anzuwenden.

§ 5

Kompetenzen der Regulierungsbehörde

- (1) Die Regulierungsbehörde kann die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 an Schnellladepunkten regelmäßig überprüfen.
- (2) Die Regulierungsbehörde kann den Betrieb von Ladepunkten untersagen, wenn die technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 1 bis 4 nicht eingehalten oder die Einhaltung der Anforderungen gemäß § 4 nicht nachgewiesen wird.

§ 6

Übergangsregelung

Ladepunkte, die vor dem ... [einsetzen: Datum drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 3 ausgenommen.

§ 7

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

[Der Bundesrat hat zugestimmt.]

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ermächtigung, Zielsetzung, zugrunde liegender Sachverhalt und wesentlicher Inhalt

Durch die Richtlinie 2014/94/EU soll der Ausbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, insbesondere durch die Schaffung einer unionsweit harmonisierten Infrastruktur, gefördert werden. Im Bereich der Ladepunkte für Elektromobile legt die Richtlinie deshalb verbindliche Steckerstandards für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten fest. In allen Mitgliedstaaten einheitlich geltende, verbindliche Mindeststandards sollen die langfristige Sicherheit bieten, die für private und öffentliche Investitionen in alternative Fahrzeug- und Kraftstofftechnologien wie auch in den Infrastrukturaufbau erforderlich sind.

Die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile setzt die Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU hinsichtlich der Anforderungen an Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile in nationales Recht um. Die Verordnung ergeht auf der Grundlage des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 4 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG), wonach das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ermächtigt ist, mit Zustimmung des Bundesrates die zur Gewährleistung der technischen Sicherheit sowie der Interoperabilität von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile erforderlichen Regelungen zu treffen.

Durch die Umsetzung der europäischen Vorgaben soll ein sicherer und interoperabler Aufbau und Betrieb von Ladepunkten für Elektromobile gewährleistet werden (siehe Vorblatt Punkt A.). Hierfür regelt die Verordnung technische Mindestvorgaben für Ladepunkte und dazugehörige Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen. Darüber hinaus sind in der Verordnung Anzeige-, Nachweis- und Überprüfungspflichten der Betreiber von Ladepunkten vorgeschrieben. Die Bundesnetzagentur kann die Einhaltung der technischen Anforderungen dieser Verordnung überprüfen und bei deren Nichteinhaltung den Betrieb von Ladepunkten untersagen.

II. Zeitliche Geltung

Es besteht eine Regelungspflicht aufgrund der Richtlinie 2014/94/EU. Die Verordnung setzt die Vorgaben des Artikels 4 Absatz 4 der Richtlinie 2014/94/EU in nationales Recht um. Die Verordnung gilt unbefristet, da die Richtlinie 2014/94/EU unbefristet gilt.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die Verordnung steht im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Es besteht eine Regelungspflicht aufgrund der Richtlinie 2014/94/EU. Die Verordnung setzt die Vorgaben des Artikels 4 Absatz 4 der Richtlinie 2014/94/EU in nationales Recht um. Soweit von der wortgleichen Umsetzung der Richtlinienvorgaben abgewichen wird, trägt die Verordnung der vertragskonformen Auslegung der Richtlinie Rechnung.

Über die Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU hinaus werden zum Zwecke einer größtmöglichen Interoperabilität im Sinne der Richtlinie an allen öffentlich zugänglichen Wechselstrom-Normalladepunkten Steckdosen des Typs 2 gefordert sowie technische Mindestanforderungen an öffentlich zugängliche Gleichstrom-Normalladepunkte eingeführt. Über die Vorgaben der Richtlinie hinaus werden zudem Anzeige- und Überprüfungspflichten sowie Untersagungsrechte der Regulierungsbehörde vorgesehen, um die Einhaltung der Anforderungen der Verordnung in Deutschland sicherzustellen. Soweit in der Verordnung über die in der Richtlinie 2014/94/EU hinausgehende Regelungen getroffen werden, steht das europäische Recht nicht entgegen. Die nationale Umsetzung weiterer Vorgaben an Ladepunkte für Elektromobile, insbesondere aus Artikel 4 Absatz 7 bis 12 der Richtlinie 2014/94/EU, bleibt Folgeregelungen vorbehalten.

Die Verordnung enthält technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von Ladepunkten und wird daher vor einer innerstaatlichen Verabschiedung in einem nach der Richtlinie 98/34/EG vorgesehenen Verfahren notifiziert werden.

V. Vereinbarkeit mit völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung verstößt nicht gegen völkerrechtliche Verträge, die von der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen wurden.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Es handelt sich um eine Neuregelung. Es ist nicht vorgesehen, bestehende Regelungen zu vereinfachen beziehungsweise aufzuheben. Im Rahmen der Ausgestaltung der Pflichten der Verordnung wurde auf einen möglichst geringen Verwaltungsaufwand geachtet. Soweit durch die Verordnung Anzeigepflichten und Überwachungsmaßnahmen eingeführt werden, wurde deren Notwendigkeit geprüft. Eine Anzeige an die Bundesnetzagentur ist notwendig, um eine lückenlose Erfassung aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte in der Bundesrepublik zu gewährleisten. Die Überwachung durch die Bundesnetzagentur ist erforderlich, da aufgrund des großen Gefährdungspotentials eine rechtliche Selbstverpflichtung der Betreiber zum sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von Ladepunkten nicht ausreichend ist.

2. Änderungen der geltenden Rechtslage

Die geltende Rechtslage wird im Umfang der Verordnung geändert. Die Regelungen setzen die Vorgaben der Europäischen Union hinsichtlich verbindlicher Vorgaben für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen für Ladepunkte für Elektromobile in nationales Recht um und sehen darüber hinaus Anforderungen an Anzeige-, Nachweis- und Überprüfungspflichten in Vollziehung des § 49 Absatz 4 Nummer 1 bis 4 vor.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

a. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Betreiber von öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten haben der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) gemäß § 4 Absatz 1 Nummer 1 den Aufbau und gemäß § 4 Absatz 1 Nummer 2 die Außerbetriebnahme von Ladepunkten schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Betreiber von Schnellladepunkten, die vor Inkrafttreten der Verordnung in Betrieb genommen worden sind, haben gemäß § 4 Absatz 3 der Bundesnetzagentur den Betrieb von Schnellladepunkten schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Gemäß § 4 Absatz 2 und 3 haben Betreiber von Schnellladepunkten der Bundesnetzagentur darüber hinaus die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen. Gemäß § 5 Absatz 1 kann die Bundesnetzagentur die Einhaltung der technischen Anforderungen an Schnellladepunkte gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 regelmäßig überprüfen.

Der aus den Vorgaben resultierende jährliche Erfüllungsaufwand wird auf insgesamt rund 900 000 Euro geschätzt. Die Prognose bezieht sich auf eine Schätzung des Ausbaus der Ladepunkte bis zum Jahr 2020. Darüber hinausgehende Prognosen sind derzeit nicht möglich. Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Zeitraum bis zum Jahr 2020 setzen sich wie folgt zusammen:

(1) Bürokratiekosten aufgrund von Anzeigepflichten

Die jährlichen Bürokratiekosten der Anzeigepflichten für Inbetriebnahme und Außerbetriebnahme werden auf 160 300 Euro geschätzt. Der Schätzung wurde mittelfristig eine jährliche Fallzahl von 7 000 Anzeigen zugrunde gelegt. Diese Schätzung berücksichtigt eine angestrebte Anzahl von circa 7 000 Schnellladepunkten und circa 28 000 Normalladepunkten bis zum Jahr 2020. Es wird zudem davon ausgegangen, dass sich die Kosten einer Anzeige auf jeweils maximal 22,90 Euro belaufen, was einer halben Arbeitsstunde nach Maßgabe der durchschnittlichen Vergütung eines Arbeitnehmers in der Energiewirtschaft entspricht.

(2) Aufwand für Erstprüfung von Schnellladepunkten

Der Erfüllungsaufwand für die Erstprüfung von Schnellladepunkten beläuft sich auf jährlich maximal rund 434 000 Euro. Der Schätzung wurde mittelfristig eine jährliche Fallzahl von 1 400 neu zu errichtenden Schnellladepunkten zugrunde gelegt (angestrebte Anzahl bis 2020 = 7 000). Dabei wird zur Vereinfachung von einem linearen Ausbau der Ladepunkte ausgegangen. Der Prüfaufwand wird im Einzelfall auf maximal 310 Euro beziffert, das heißt Kosten für eine Erstprüfung gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 1 bei Gleichstromladepunkten. Die Kosten für die Erstprüfung gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 1 bei Wechselstrom-Schnellladepunkten belaufen sich im Einzelfall auf circa 250 Euro pro Ladepunkt. Da eine Einschätzung über die Anteile von Gleichstrom- und Wechselstromladepunkten derzeit nicht möglich ist, wurde der Schätzung der Maximalwert zugrunde gelegt.

(3) Aufwand für Wiederholungsprüfungen von Schnellladepunkten

Der Erfüllungsaufwand für die Wiederholungsprüfungen von Schnellladepunkten wird auf jährlich maximal rund 302 500 Euro geschätzt. Unter Berücksichtigung der oben genannten angestrebten Zubauzahlen sowie eines zwei- bis dreijährigen Prüfintervalls wird mittelfristig davon ausgegangen, dass im Durchschnitt jährlich rund 1 210 Schnellladepunkte einer Wiederholungsprüfung unterzogen werden. Dabei wird zur Vereinfachung von einem linearen Ausbau der Ladepunkte ausgegangen. Der Prüfaufwand wird im Einzelfall auf maximal 250 Euro beziffert (für Gleichstromladepunkte). Die Kosten für die Wiederholungsprüfung von Wechselstrom-Schnellladepunkten belaufen sich im Einzelfall auf circa 170 Euro. Da eine Einschätzung über die Anteile von Gleichstrom- und Wechselstromladepunkten derzeit nicht möglich ist, wurde der Schätzung der Maximalwert zugrunde gelegt.

c. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der gemäß § 4 und § 5 mit der Registrierung und Überprüfung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten betrauten Bundesnetzagentur entsteht ein jährlicher personeller Erfüllungsaufwand in Höhe von 301 970,31 Euro. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie ausgeglichen werden.

Für die Bewältigung der ihr durch die Verordnung zugewiesenen Aufgaben werden insgesamt fünf Stellen benötigt. Der Personalschlüssel setzt sich aus jeweils einer Stelle im höheren und im gehobenen Dienst und drei Stellen im mittleren Dienst zusammen.

Die jährlich anfallenden Personalkostensätze setzen sich wie folgt zusammen:

(1). Beamter im höheren Dienst im nachgeordneten Bereich:

1.1.	Steuerpflichtiges Brutto: A 13	55 483,00 Euro
1.2.	Versorgung: 36,9 Prozent von 1.1.	20 473,23 Euro
1.3.	Personalnebenkosten:	2 700,00 Euro
1.4.	Gemeinkosten: 30 Prozent von 1.1. und 1.3.	17 454,90 Euro
1.5.	Gesamt:	96 111,13 Euro

(2). Beamter im gehobenen Dienst im nachgeordneten Bereich:

1.6.	Steuerpflichtiges Brutto: A 09	36 028,00 Euro
1.7.	Versorgung: 29,3 Prozent von 1.1.	10 556,20 Euro
1.8.	Personalnebenkosten:	2 700,00 Euro
1.9.	Gemeinkosten: 30 Prozent von 1.1 und 1.3.	11 618,40 Euro
1.10.	Gesamt:	60 902,60 Euro

(3). Drei Beamte im mittleren Dienst im nachgeordneten Bereich:

1.11.	Steuerpflichtiges Brutto: A 06	28 378,00 Euro x 3	
1.12.	Versorgung: 27,9 Prozent von 1.1.	7 917,46 Euro x 3	
1.13.	Personalnebenkosten:	2 700,00 Euro x 3	
1.14.	Gemeinkosten: 30 Prozent von 1.1. und 1.3.	9 323,40 Euro x 3	
1.15.	Gesamt:	48 318,86 Euro x 3	= 144 956,58 Euro

d. Weitere Kosten

Keine.

5. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Bei der Bezeichnung von natürlichen Personen ist auch die weibliche Person mit gemeint.

B. Besonderer Teil

Zu Paragraph 1:

Die Verordnung regelt die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile.

Umfasst sind technische Mindestanforderungen an die Sicherheit von Ladepunkten für Elektromobile (ausgenommen Anforderungen an Datensicherheit) sowie verbindliche Vorgaben hinsichtlich der zu installierenden Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen. Ferner werden die notwendigen Anzeige-, Nachweis- und Überprüfungspflichten bei der Errichtung und dem Betrieb von Ladepunkten festgelegt.

Zu Paragraph 2:

Die Begriffsbestimmungen treffen die für das Verständnis der Verordnung notwendigen Erläuterungen.

Zu Nummer 1 bis 5:

Nummern 1 bis 5 definieren – entsprechend den Begriffsbestimmungen aus dem Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge – diejenigen Fahrzeuge, die als Elektromobile im Sinne dieser Verordnung zu verstehen sind. Die Nummern 1 bis 5 wurden wortgleich aus dem Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG) entnommen und entsprechen § 1 Satz 1 Nummer 1 und § 2 Nummer 1, 2, 3, 5 und 6 des Gesetzentwurfs vom 12. September 2014. Nach Verkündung des EmoG werden bei nächster Gelegenheit § 2 Nummer 1 bis 5 dieser Verordnung durch einen entsprechenden Verweis auf das EmoG ersetzt. Hierdurch erfolgt keine inhaltliche Änderung der Verordnung. Hierzu zählen reine Batterieelektrofahrzeuge und von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge der Klassen M1 und N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S.1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist. Um das höhere Gewicht der Fahrzeuge durch die Batterie zu berücksichtigen, sind auch Fahrzeuge der Klasse N2 umfasst, soweit sie im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen. Die Definitionen dieser Fahrzeuge orientieren sich an den derzeit in der Arbeitsgruppe WP. 29 der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) diskutierten Definitionen.

Zu Nummer 6:

Die Regelung definiert den Begriff des Ladepunktes. Hierbei wird die Begriffsbestimmung des Artikels 2 Nummer 3 der Richtlinie 2014/94/EU zugrunde gelegt. Ein Ladepunkt ist eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann. Durch die Verwendung des Begriffs „bestimmt“ werden entsprechend Artikel 2 Nummer 4 der Richtlinie 2014/94/EU Vorrichtungen, deren Hauptzweck nicht das Laden von Elektromobilen ist, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen. Darüber hinaus wird klargestellt, dass es – unabhängig von der Anzahl der an einer Ladeeinrichtung vorhandenen Steckdosen beziehungsweise (Fahrzeug-)Kupplungen – für die Bestimmung der Anzahl der Ladepunkte im Sinne dieser Verordnung einzig darauf ankommt, wie viele Elektromobile gleichzeitig an der Ladeeinrichtung aufgeladen werden können. Verfügt eine Ladeeinrichtung beispielsweise über eine Kombination aus Steckdose und (Fahrzeug-)Kupplung, kann jedoch zur gleichen Zeit nur an einer Steckdose beziehungsweise (Fahrzeug-)Kupplung Strom für einen Ladevorgang abgegeben werden, so

handelt es sich um nur einen Ladepunkt. Können an einer Ladeeinrichtung mit mehreren Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen zwei (oder mehr) Elektromobile gleichzeitig aufgeladen werden, so handelt es sich entsprechend um zwei (beziehungsweise mehrere) Ladepunkte.

Zu Nummer 7:

In Nummer 7 wird der Begriff des Normalladepunkts wortgleich mit Artikel 2 Nummer 4 der Richtlinie 2014/94/EU definiert. Alle Leistungsangaben in Kilowatt sind Nennleistungsangaben. Damit bleiben alle leistungsbeeinflussenden, zu tolerierenden Schwankungen im Netz außer Betracht. Für die Berechnung der Nennleistung werden die allgemeinen mathematischen Rundungsregeln angewandt.

Zu Nummer 8:

Entsprechend der Vorgabe des Artikels 2 Nummer 5 der Richtlinie 2014/94/EU ist ein Schnellladepunkt im Sinne dieser Verordnung ein Ladepunkt, der Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt an ein Elektromobil direkt abgeben kann.

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 nach der Zugänglichkeit zum Parkplatz, auf dem sich der Ladepunkt befindet. Nutzungsbezogene Aspekte, wie zum Beispiel das gewählte Abrechnungssystem, sind für die Begriffsdefinition ohne Bedeutung. Dabei ist entscheidend, dass der Parkplatz, auf dem sich der Ladepunkt befindet – gleich, ob im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund – von einem unbestimmten oder nach allgemeinen Kriterien bestimmbar Personenkreis befahren 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. Auch kann sich der Betreiber nicht den Anforderungen dieser Verordnung entziehen, indem er unterschiedliche Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung wählt oder anderweitige Maßnahmen ergreift, die ausschließlich oder überwiegend dazu bestimmt sind, anderen Fahrern von Elektromobilen den Zugang zum Ladepunkt zu verwehren.

Wird der Zugang dagegen nur einer von vorneherein bestimmten oder bestimmbar Personengruppe eingeräumt, liegt kein öffentlich zugänglicher Ladepunkt im Sinne dieser Verordnung vor. Ladepunkte, die sich auf privaten Carports oder privaten Garageneinfahrten befinden sind somit grundsätzlich keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Sinne dieser Verordnung.

Zu Nummer 10:

Der Aufbau eines Ladepunktes im Sinne dieser Verordnung umfasst sowohl dessen Errichtung als auch dessen Umbau. Unter Umbau ist jede nicht unerhebliche technisch relevante Modifikation eines Ladepunktes zu verstehen. Technische Modifikationen, die ausschließlich zum Erhalt der Funktionsfähigkeit oder des sicheren Betriebs des Ladepunktes durchgeführt werden, sind keine Umbauten im Sinne des § 2 Nummer 10 dieser Verordnung.

Zu Nummer 11:

Nummer 11 stellt klar, dass unter Regulierungsbehörde im Sinne der Verordnung die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen zu verstehen ist.

Zu Paragraph 3:

§ 3 legt die Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität von öffentlich zugänglichen Ladepunkten fest. Die Regelung setzt die Vorgaben des Artikels 4 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang II Nummer 1.1 und 1.2 der Richtlinie 2014/94/EU an die Interoperabilität von öffentlich zugänglichen Ladepunkten in nationales Recht um.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 setzt die technischen Mindestvorgaben des Artikels 4 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Anhang II Nummer 1.1 der Richtlinie 2014/94/EU für Wechselstrom-Normalladepunkte in nationales Recht um. Wechselstrom-Normalladepunkte müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder mit Steckdosen und Fahrzeugkupplungen des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2 (entspricht DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014) ausgerüstet werden. Um eine größtmögliche Interoperabilität zu gewährleisten, muss jeder Wechselstrom-Normalladepunkt mindestens mit einer Steckdose ausgestattet werden. Dadurch soll Elektrofahrzeugen, die über eine Typ 1 Schnittstelle für das Wechselstrom-Normalladen verfügen, das Aufladen an allen Wechselstrom-Normalladepunkten mit Hilfe eines eigens mitgebrachten Kabels ermöglicht werden. Verfügt ein Wechselstrom-Normalladepunkt im Sinne des § 2 Nummer 7 über zwei Steckdosen, so muss mindestens eine Steckdose des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2 vorhanden sein. Verfügt ein Wechselstrom-Normalladepunkt im Sinne des § 2 Nummer 7 über eine Steckdose und eine Fahrzeugkupplung, so muss mindestens eine Steckdose des Typs 2 und eine Fahrzeugkupplung des Typs 2 jeweils nach der Norm EN 62196-2 vorhanden sein.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 setzt die technischen Mindestvorgaben des Artikels 4 Absatz 4 Satz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 1.2 der Richtlinie 2014/94/EU für Wechselstrom-Schnellladepunkte in nationales Recht um. Entsprechend den Richtlinienvorgaben in Artikel 4 Absatz 4 Satz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 1.2 müssen Wechselstrom-Schnellladepunkte mindestens mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2 (entspricht DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014) ausgerüstet werden. Verfügt ein Wechselstrom-Schnellladepunkt im Sinne des § 2 Nummer 8 über zwei Kupplungen, so muss der Ladepunkt mindestens mit einer Kupplung des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2 ausgerüstet werden.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 enthält technische Mindestvorgaben für Gleichstrom-Schnellladepunkte und Gleichstrom-Normalladepunkte. Entsprechend den Richtlinienvorgaben in Artikel 4 Absatz 4 Satz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 1.2 müssen Gleichstrom-Schnellladepunkte mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 nach der Norm EN 62196-3 (entspricht DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012) ausgerüstet werden. Darüber hinaus müssen Gleichstrom-Normalladepunkte mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 nach der Norm EN 62196-3 ausgerüstet werden.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 stellt klar, dass sonstige geltende technische Anforderungen, dies umfasst auch Anforderungen an das Inverkehrbringen von Ladeeinrichtungen, in ihrer Anwendbarkeit nicht berührt werden.

Technische Anforderungen an die Errichtung und an den Betrieb von Ladepunkten ergeben sich insbesondere aus § 49 Absatz 1 Energiewirtschaftsgesetz. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Energiewirtschaftsgesetz gilt entsprechend.

Zu Absatz 5:

Entsprechend den Vorgaben in Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 2014/94/EU sind kabellos und induktiv betriebene Ladepunkte von den Anforderungen des § 3 Absatz 1 bis 3 ausgenommen.

Zu Absatz 6:

Absatz 6 stellt klar, dass die in den Absätzen 1 bis 3 genannten DIN EN-Normen im Beuth Verlag GmbH, Berlin, erschienen und unter anderem in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig hinterlegt sind.

Zu Paragraph 4

§ 4 legt Anzeige- und Nachweispflichten der Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten fest.

Zu Absatz 1:

In Absatz 1 sind Anzeigepflichten für Betreiber von Ladepunkten beim Aufbau und bei der Außerbetriebnahme vorgesehen. Die Anzeigepflichten sollen es der Bundesnetzagentur ermöglichen, alle in Deutschland verfügbaren und funktionsbereiten Ladepunkte zu erfassen. Sie gelten sowohl für Schnell- als auch für Normalladepunkte. Die Anzeige soll grundsätzlich vier Wochen vor Inbetriebnahme des Ladepunkts sowie unverzüglich nach der Außerbetriebnahme erfolgen. Durch die Frist wird der Bundesnetzagentur eine rechtzeitige Registrierung des Ladepunktes ermöglicht. Vorübergehende Unterbrechungen des Betriebs von Ladepunkten (zum Beispiel zum Zwecke der Sicherheitsüberprüfung oder bei Wartungsarbeiten) sind von der Anzeigepflicht ausgenommen. Die seitens des Betreibers vorzunehmenden Anzeigen haben schriftlich oder elektronisch zu erfolgen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 verpflichtet Betreiber von Schnellladepunkten, der Bundesnetzagentur die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen. Die Pflicht trifft nur Betreiber von Schnellladepunkten, da diese aufgrund der hohen Ladeleistungen ein größeres Gefährdungspotential als die in der Regel mit niedrigen Ladeleistungen betriebenen Normalladepunkte aufweisen. Aufgrund des erhöhten Gefährdungspotentials von Schnellladepunkten, die von fachlich nicht kundigen Nutzern an öffentlich zugänglichen Stellen genutzt werden, ist die Überprüfung der Einhaltung der technischen Anforderungen notwendig.

Während des Betriebs von Schnellladepunkten sind deren Betreiber zum Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen verpflichtet, wenn die Bundesnetzagentur sie hierzu auffordert. Art und Häufigkeit der Überprüfung sowie Anforderungen an die Geeignetheit von Unterlagen legt die Bundesnetzagentur nach eigenem Ermessen fest.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 trifft Sonderregelungen für Schnellladepunkte, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung in Betrieb genommen worden sind.

Betreiber von Bestandsschnellladepunkten haben der Bundesnetzagentur den Betrieb und die Außerbetriebnahme des Schnellladepunktes anzuzeigen. Darüber hinaus muss die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 4 dieser Verordnung gegenüber der Bundesnetzagentur nachgewiesen werden.

Durch die Anzeigepflichten soll der Bundesnetzagentur ermöglicht werden, den Bestand aller funktionsfähigen Schnellladepunkte in Deutschland lückenlos zu erfassen. Dafür ist eine Erfassung der bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung aufgebauten und in Betrieb genommenen Schnellladepunkte erforderlich. Darüber hinaus soll durch den Nachweis der Einhaltung der Sicherheitsanforderungen der Bundesnetzagentur die Überprüfung der Sicherheit der Bestandsschnellladepunkte ermöglicht werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bis zum Inkrafttreten der Verordnung nicht mehr als 200 öffentlich zugängliche Schnellladepunkte in Deutschland aufgebaut und in Betrieb genommen sein werden. Öffentlich zugängliche Schnellladepunkte von mehr als 22 Kilowatt weisen aufgrund der hohen Stromflüsse ein besonderes Gefährdungspotential auf, denn sie werden größtenteils von Nutzern ohne besondere fachliche Kenntnisse über Sicherheitsvorkehrungen im Umgang mit hohen Stromflüssen genutzt. Es besteht daher eine erhöhte Gefahr von Verletzungen, wenn Sicherheitsanforderungen bei öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten nicht, beziehungsweise nicht durchgehend, eingehalten werden. Vor dem Hintergrund der sehr geringen Anzahl der durch die Anzeige- und Nachweispflicht für Bestandsschnellladepunkte Betroffenen und des Interesses an einer lückenlosen Erfassung der öffentlich zugänglichen Schnellladepunkte sowie der erhöhten Verletzungsgefahr bei Schnellladepunkten, ist ein Auferlegen der Anzeige- und Überwachungspflichten für Bestandsanlagen gerechtfertigt.

Zu Absatz 4:

In Fällen, in denen bereits bestehende Ladepunkte nachträglich zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Sinne dieser Verordnung werden, sind die Absätze 1 bis 3 entsprechend anzuwenden. Im Falle eines Betreiberwechsels von öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist Absatz 1 entsprechend anzuwenden.

Zu Paragraph 5

In § 5 werden Überprüfungs- und Betriebsuntersagungskompetenzen der Bundesnetzagentur festgelegt.

Zu Absatz 1:

Gemäß Absatz 1 kann die Bundesnetzagentur die Einhaltung der technischen Anforderungen an Schnellladepunkten gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 regelmäßig überprüfen. Die Kompetenzregelung knüpft an die Pflicht der Betreiber von Schnellladepunkten aus § 4 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 an und stellt deren spiegelbildliches Pendant dar. Betreiber von Schnellladepunkten sind im Rahmen des Überprüfungsverfahrens der Bundesnetzagentur nach § 5 Absatz 1 zum Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 2 verpflichtet.

Zu Absatz 2:

Für den Fall, dass die technischen Anforderungen an Normal- oder Schnellladepunkte aus § 3 Absatz 1 bis 4 nicht eingehalten werden oder ein Betreiber seinen Nachweispflichten aus § 4 nicht nachkommt, kann die Bundesnetzagentur den Betrieb eines Ladepunktes untersagen.

Zu Paragraph 6

§ 6 enthält eine Übergangsregelung. Demnach sind Normal- und Schnellladepunkte, die vor dem [einsetzen: Datum drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] in Betrieb genommen worden sind, von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 3 ausgenommen. Für bereits bestehende Ladepunkte besteht mithin keine Nachrüstpflicht für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen.

Zu Paragraph 7

Die Regelung bestimmt den Tag nach Verkündung der Verordnung als Zeitpunkt ihres Inkrafttretens.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und
interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für
Elektromobile (NKR-Nr. 3233)**

Zusammenfassung

Der Nationale Normenkontrollrat hat das oben genannte Regelungsvorhaben geprüft.

Bürger Erfüllungsaufwand	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand <i>davon Bürokratiekosten</i>	900.000 Euro 160.300 Euro
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand	302.000 Euro
<p>Das Regelungsvorhaben dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU.</p> <p>Der aus der Verordnung resultierende Erfüllungsaufwand ist rein national bedingt. So sieht die Verordnung über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus Anzeige-, Nachweis- und Überprüfungspflichten vor, die zu dem o.g. jährlichen Erfüllungsaufwand für Wirtschaft und Verwaltung führen.</p> <p>Das Ressort hat die aus den Vorgaben resultierenden Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt und deutlich gemacht, inwieweit die Vorgaben über das von der EU-Richtlinie geforderte Maß hinausgehen.</p> <p>Der Nationale Normenkontrollrat macht daher im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.</p>	

Im Einzelnen

Das vorliegende Regelungsvorhaben dient der Umsetzung von Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Die Richtlinie legt u.a. verbindliche technische Vorgaben für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen für das Laden von Elektromobilen fest. Diese technischen Vorgaben für Steckerstandards werden mit der Verordnung in deutsches Recht umgesetzt. Das heißt, es werden – durch Verweise auf entsprechende DIN-Normen – die technischen Mindestanforderungen an

den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile geregelt.

Die Festlegung einheitlicher Mindeststandards – die branchenübergreifend von der Wirtschaft gefordert worden sind – hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand. Für Ladepunkte, die bereits in Betrieb genommen worden sind, sieht die Verordnung eine Bestandsschutzregelung vor, sodass auch für bestehende Anlagen kein Mehraufwand aufgrund der neuen technischen Mindestanforderungen besteht.

Über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus sieht die Verordnung jedoch Anzeige-, Nachweis- und Überprüfungspflichten vor, um eine Kontrolle der festgelegten Vorgaben sicherzustellen und die technische Sicherheit der Anlagen zu gewährleisten.

Die Vorgaben führen zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft (Betreiber von Ladesäulen) von 900.000 Euro und für Verwaltung (Bundesnetzagentur) von rund 300.000 Euro. Der Erfüllungsaufwand setzt sich nach Schätzung des Ressorts wie folgt zusammen:

Wirtschaft

Grundsätzlich: Die Schätzungen zum Erfüllungsaufwand beziehen sich auf eine Prognose für den angestrebten Zubau von ca. 7.000 Schnellladepunkten und ca. 28.000 Normalladepunkten bis zum Jahr 2020. Darüber hinaus gehende Prognosen sind derzeit nicht möglich.

1) Bürokratiekosten aufgrund von Anzeigepflichten: Betreiber von öffentlichen Ladepunkten haben der Bundesnetzagentur den Aufbau und die Außerbetriebnahme schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Das Ressort schätzt die daraus resultierenden Bürokratiekosten auf 160.300 Euro. Der Schätzung wurde eine jährliche Fallzahl von

7.000 Anzeigen zugrunde gelegt. Im Einzelfall wurden der Schätzung ein Arbeitsaufwand von 30 Minuten sowie Arbeitskosten von 45,80 Euro/Stunde zugrunde gelegt.

2) Erfüllungsaufwand für Erstprüfung von Schnellladepunkten: Schnellladepunkte sind beim Aufbau bzw. vor Inbetriebnahme einer technischen Prüfung zu unterziehen. Die Pflicht betrifft nur Schnellladepunkte, da diese aufgrund der hohen Ladeleistungen ein größeres Gefährdungspotenzial aufweisen. Die Prüfung wird von unabhängigen Prüfanstalten durchgeführt. Das Ressort beziffert die Kosten im Einzelfall auf 250 bis 310 Euro. Bei einer geschätzten jährlichen Fallzahl von 1.400 neu zu errichtenden Schnellladepunkten beläuft sich der Erfüllungsaufwand auf max. 434.000 Euro.

3) Erfüllungsaufwand für Wiederholungsprüfungen: Die Verordnung sieht eine Wiederholung der technischen Prüfungen alle 2-3 Jahre vor. Das Ressort beziffert die Überprüfungskosten im Einzelfall auf 170 bis 250 Euro. Bei einer geschätzten durchschnittlichen jährlichen Fallzahl von rund 1.200 Überprüfungen beläuft sich der Erfüllungsaufwand auf rund 300.000 Euro.

Verwaltung

Zuständige Vollzugsbehörde ist die Bundesnetzagentur. Durch die ihr neu zugewiesenen Aufgaben (insbesondere Registrierung und Überprüfung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten) werden fünf zusätzliche Stellen erforderlich (1 Stelle höherer Dienst, 1 Stelle gehobener Dienst, 3 Stellen mittlerer Dienst). Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 300.000 Euro.

Das Ressort hat die aus den Vorgaben resultierenden Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Es hat in den Ausführungen zum Regelungsvorhaben zudem deutlich gemacht, inwieweit die Vorhaben über die umzusetzende EU-Richtlinie hinausgehen. Der Nationale Normenkontrollrat macht daher im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Schleyer
Berichterstatter