

Positionspapier

Umsetzung der Ladesäulenverordnung: §4 Anzeige- und Nachweispflichten

Berlin, 6. August 2015

Zusammenfassung

Mit dem Entwurf der „Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung)“ unternimmt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie einen weiteren wichtigen Schritt, die Elektromobilität in Deutschland voranzubringen. Es ist für alle Marktteilnehmer von größter Relevanz, dass ein stabiler Rechtsrahmen für die Elektromobilität geschaffen wird und dadurch zur Verbreitung und Förderung von nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität in Deutschland beigetragen wird.

Mit Sorge verfolgen der BDEW und die im BDEW organisierten Unternehmen der Energiewirtschaft allerdings die Pläne des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, den Auf- bzw. Abbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur künftig mit einer aufwendigen, durch die Bundesnetzagentur administrierte, Anzeige- und Nachweispflicht zu belegen.

Der Verordnungsentwurf sieht die Einführung einer Anzeige- und Nachweispflicht für den Betrieb von Ladeinfrastruktur vor, die weit über die Vorgaben der EU-Richtlinie (Alternative Fuels Directive, 2014/94/EU) hinausgehen. Da es sich bei der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur um einen sehr dynamischen und nicht regulierten Bereich handelt, ist – sofern dies überhaupt notwendig ist – eine Verankerung der Anzeige- und Nachweispflichten bei der BNetzA aus Sicht der Energiewirtschaft der falsche Weg. Die Unternehmen der Energiewirtschaft bauen die Elektromobilität als neues Geschäftsmodell im Wettbewerb und gerade nicht in einem regulierten Markt auf. Der Betrieb öffentlich zugänglicher Ladesäulen ist fast immer defizitär und auch in den kommenden Jahren ist weder für AC- noch DC-Ladesäulen in Summe ein wirtschaftlicher Betrieb zu erwarten. Mehr Bürokratie und zusätzliche Kosten für Betreiber von Ladeinfrastruktur sind daher falsche Signale an den Markt.

Wenn zur Umsetzung der Vorgaben aus der EU-Richtlinie eine zentrale Umsetzung der Anzeige- und Nachweispflichten erforderlich ist, sollte dies effizient und bürokratiearm durch die Wirtschaft organisiert werden. Als Beispiel sei die ID-Vergabe für Elektromobilität genannt: als neutrale Plattform vergibt der BDEW im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie bereits seit März 2014 die Identifikatoren für Elektromobilität.

Bereits seit 2011 dokumentiert der BDEW mit seiner halbjährlichen Erhebung zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland den kontinuierlichen und marktgerechten Aufbau von Lademöglichkeiten für Elektromobile in Deutschland. Diese Erhebungen sind als ein wichtiges Hilfsmittel für die Arbeit der Branche aber auch der Nationalen Plattform für Elektromobilität etabliert. Die Daten der BDEW-Erhebung bieten die umfassendste Übersicht zur Ladeinfrastruktur und werden von weiteren Akteuren genutzt. Vergleichbare Infrastrukturübersichten, beispielsweise zu den Tankstellen für konventionelle Kraftstoffe, findet sich auf der Homepage des Mineralölwirtschaftsverbands (Quelle EiD). Daher scheint es wenig sinnvoll, im Bereich Elektromobilität ein zusätzliches Behördenregister zu schaffen.

Interpretation und Bewertung des §4 Anzeige- und Nachweispflichten

Bei der Umsetzung der EU-Richtlinie wird es auch darauf ankommen, dass für die ohnehin defizitäre öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge keine weiteren Kosten durch bürokratische Prozesse anfallen. Daher sollten sich die in der Anzeigepflicht abzufragenden Daten auf ein Minimum reduzieren, um den Verwaltungsaufwand möglichst schlank zu halten und ferner dem Markt diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Unter den heutigen Rahmenbedingungen lässt sich öffentliche Ladeinfrastruktur in Deutschland in der Regel nicht wirtschaftlich betreiben. Im Entwurf der Ladesäulenverordnung wird der finanzielle Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft mit 900.000 Euro jährlich bis zum Jahr 2020 beziffert. Diese Kosten verteilen sich auf den Aufwand, der sich durch Anzeige- und Nachweispflichten ergibt, sowie die Prüfintervalle zur Einhaltung der technischen Anforderungen an den jeweiligen Ladepunkt. Der Verordnungsentwurf geht dabei von folgenden jährlichen Kosten aus: etwa 23 Euro aufgrund der Anzeigepflicht je Ladesäule, 250 bis 310 Euro für die Erstprüfung von Schnellladepunkten, 170 bis 250 Euro für die Wiederholungsprüfung von Schnellladepunkten.

Die EU-Richtlinie zeigt keine konkreten Ausgestaltungsvorgaben hinsichtlich einer Verpflichtung zur Anzeige- und Nachweispflicht auf. Wenn zur Umsetzung der Vorgaben aus der EU-Richtlinie eine zentrale Umsetzung der Anzeige- und Nachweispflichten erforderlich ist, sollte dies effizient - in Analogie zur Selbstorganisation der Energiebranche in anderen Bereichen - durch die Wirtschaft selbst organisiert werden.

Die im Verordnungsentwurf genannte Anzeigepflicht von 8 Wochen vor geplantem Aufbau des Ladepunkts ist aus Sicht der Energiewirtschaft weder zweckmäßig, noch praktikabel. Der zeitliche Vorlauf für die Beschaffung der notwendigen genehmigungsrechtlichen bzw. vertragsrechtlichen Grundlagen für einen Aufbau von Ladeinfrastruktur ist in der Regel hochgradig unbestimmt, so dass währenddessen sinnvoll noch keine Meldung an die Behörde erfolgen kann. Liegen diese Unterlagen jedoch einmal vor, können Aufbau und Inbetriebnahme von Ladepunkten oft deutlich schneller realisiert werden. Eine derart lange Vorlaufzeit behindert den konsequenten Ausbau und die schnelle Verbreitung von öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen und wirkt somit kontraproduktiv im Sinne des Ziels des Gesetzgebers, den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität zu fördern.

Weiterhin sollte eindeutig definiert werden, welche Unterlagen als Nachweis zur Einhaltung der technischen Anforderungen beigefügt werden müssen. Es stellt sich die Frage, ob hierfür die Selbsterklärung der Hersteller genügt oder ob Gutachten von unabhängigen Institutionen erforderlich sind. Aus Sicht der Energiewirtschaft stellt der Nachweis der CE-Konformität auf Grundlage der entsprechenden Normen und Richtlinien eine absolut hinreichende Grundlage für das Inverkehrbringen von Produkten dar und genügt entsprechend als Nachweis vollkommen.

Sofern die in §4 geforderten Anzeige- und Nachweispflichten eingeführt werden sollten, muss zwingend auf eine kosteneffiziente, praktikable und zeitgemäße Lösung geachtet werden. Der größte Teil der bestehenden öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur der Energiewirtschaft wird bereits heute online durch Backend-Systeme in Echtzeit überwacht und gesteuert. Über automatisierte Schnittstellen können diese Systeme effizient mit IT-

Plattformen (sogenannten eRoaming-Plattformen) kommunizieren, sodass bereits heute die geforderten Informationen automatisiert übertragen werden können. Ein manueller Arbeitsaufwand der Betreiber für die Übermittlung an ein Behördenregister würde somit entfallen. Die in Deutschland betriebenen eRoaming-Plattformen, deren Betreiber ebenfalls Mitgliedsunternehmen des BDEW sind, bieten im Sinne der Kosteneffizienz für die Ladestationsbetreiber ihre Unterstützung an eine technische Lösung zur automatisierten Anzeige angebundener Ladepunkte zu finden.

Darüber hinaus zeigen bereits heute die Unternehmen die von ihnen betriebenen Ladepunkte über die BDEW-Erhebung zur Ladeinfrastruktur an. Im Sinne einer möglichst hohen Auslastung ihrer Ladepunkte haben die Betreiber ein großes Eigeninteresse daran, dass ihre Ladepunkte in der BDEW-Erhebung erfasst sind. Das BDEW-Statistikportal ist ganzjährig für Meldungen neuer Ladepunkte geöffnet, zu den Stichtagen 30. Juni und 31. Dezember werden die Unternehmen per E-Mail an die Aktualisierung erinnert und die gemeldeten Ladepunkte ausgewertet. Der BDEW schlägt vor, dass die Betreiber von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur die Organisation der Datenerfassung und -veröffentlichung eigenverantwortlich sicherstellen. Somit entfällt aus Sicht des BDEW auch die Notwendigkeit, bei der BNetzA eine separate Regulierungseinheit für Elektromobilität zu etablieren. Die Erfassung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur sollte analog der bereits etablierten Codevergabe für Infrastrukturbetreiber auch künftig bei der BDEW-Geschäftsstelle verortet werden. Auch hier ist davon auszugehen, dass eine kostendeckende Erhebung, Pflege und Veröffentlichung der Daten durch die Wirtschaft deutlich kostengünstiger realisiert werden kann, als durch die angedachte Behördenlösung. Eine kostenfreie Übermittlung der erhobenen Daten an das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie kann in regelmäßigen, noch zu definierenden Intervallen, erfolgen, genauso wie die diskriminierungsfreie Weitergabe der Daten an Dritte.