



Öffentliche (Normal-)Ladeinfrastruktur in den Kommunen „10 Jahre Ladeinfrastruktur - Was lernt uns das?“ – einige Anmerkungen

TU-WIP & IKEM, 17-05-2018

Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität - Handlungserfordernisse und Forschungsbedarf aus ökonomischer und juristischer Sicht

Hermann Blümel Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Agenda

1. **AFI-Richtlinie, ihre Umsetzung im nationalen Recht ...**
2. **... und der status quo**
3. **Rechtsunsicherheiten**
4. **Perspektiven**
5. **Fazit**

1. AFI-Richtlinie, ihre Umsetzung im nationalen Recht und

Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Zentrales Ziel: Aufbau einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur

- Vermeidung einer Fragmentierung des Marktes (10) durch unkoordinierte Markteinführung, nichtdiskriminierender Zugang zu Ladepunkten u.a.
- Gewährleistung von Technologieneutralität (22)
- Definition öffentlich zugänglicher Ladepunkt (26)
- Voraussetzung für gesteuertes Laden schaffen (28)
- nichtdiskriminierende Zusammenarbeit der Betreiber (Netz, Ladeinfrastruktur) (29)
- Strukturen mit offenem Zugang für alle Parteien (30)

Ladesäulenverordnung (LSV 1 und 2)







- LSV 1 (17. März 2016): definierte Mindestanforderungen an den Stecker
- LSV 2 (14. Juni 2017): definierte „öffentlich zugänglich“; BNetzA-Verzeichnis und Ausnahmen bis 3,7 kW (im Notifizierungsverfahren nicht bestätigt)

2. ... und der status quo



Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Zentrales Ziel: Aufbau einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur

- Vermeidung einer Fragmentierung des Marktes (10) durch unkoordinierte Markteinführung, nichtdiskriminierender Zugang zu Ladepunkten u.a. 
- Gewährleistung von Technologieneutralität (22) 
- Definition öffentlich zugänglicher Ladepunkt (26) 
- Voraussetzung für gesteuertes Laden schaffen (28) 
- nichtdiskriminierende Zusammenarbeit der Betreiber (Netz, Ladeinfrastruktur) (29)
- Strukturen mit offenem Zugang für alle Parteien (30)  

Ladesäulenverordnung (LSV 1 und 2)

- LSV 1 (17. März 2016): definierte Mindestanforderungen an den Stecker 
- LSV 2 (14. Juni 2017): definierte „öffentlich zugänglich“; BNetzA-Verzeichnis und Ausnahmen bis 3,7 kW (im Notifizierungsverfahren nicht bestätigt) 

3. Rechtsunsicherheiten

1. Elektromobilitätsgesetz (EmoG) / StVO

- Beschilderung und Überwachung
- Vollzug: Entriegelung Ladestecker zum Abschleppen

2. Mess- und Eichgesetz, Mess- u. Eichverordnung (MessEG/EV)

- mehrfach novelliert ab 2013
- Beschluss Regelermittlungsschuss am 16. März 2017
- VDE-Anwendungsregel „Messsysteme für Ladeeinrichtungen“ in Diskussion

3. Preisangabeverordnung (PAngV)




- BMWi (4. Mai 2018): nur kWh-basierte Abrechnung rechtskonform
- Übergangsfrist nur für ad-hoc-Laden und Gleichstrom-Laden vorgesehen

4. Steuerrechtliche Frage

- u.a. Abzug Betriebsausgaben



4. Perspektiven und Handlungsbedarf

- 
 - BMWi fördert proprietäre Ladekabel und Steckdosen mit rd. 100 Mio €
 - BMU fördert proprietäre Ladetechnik für E-ÖPNV-Busse mit 35 Mio €
 - konduktiv: diverse Pantographen
 - induktiv: im Normungsgremium (Nutzfahrzeuge) kein Ergebnis absehbar
 - BMVI fördert Ladeinfrastruktur mit 300 Mio €, hohe Nachrüstkosten absehbar
- 
 - EU vergibt Auftrag für Schnittstellenstandards (Standardprotokolle) (EU-Rolle bei der Regulierung von Roaming im Telekommunikationssektor)
 - neue, kostengünstige Abrechnungsverfahren in Entwicklung (Blockchain, etablierte, offene Standardprozesse für stationäre Verbraucher)
- 
 - BMVI: Relevanz offener Schnittstellen, diskriminierungsfreier Datenzugang erkannt (m-Cloud)
 - hohe Risiken durch proprietäre Techniken beim autonomen Fahren

5. Fazit

- Ladeinfrastruktur-Aufbau folgte einer industriepolitisch motivierten Aktivität ohne innovationsstrategische Orientierung, ohne Konzept, ohne „Leitplanken“
- „Innovationsberatung“ durch die NPE sollte durch ein politisch-parlamentarisch legitimiertes und kontrolliertes Verfahren ersetzt und die kommunale Umsetzungsebene adäquat einbezogen werden; die Länderebene allein ist unzureichend
- „Nachjustierung“ der rechtlichen Rahmenbedingungen und Vermeidung von Fehlorientierungen in laufenden Entwicklungen (Schnellladen, induktives Laden, E-ÖPNV...) prioritär vor neuen Investitionsförder- / Sofortprogrammen
- Nutzung der Erfahrungen aus der Einführung von Ladeinfrastruktur in anderen Innovationsfeldern, wie Digitalisierung, autonomes Fahren,



„innovation needs a concept and regulation – first“