



Die neue Ladesäulenverordnung im Überblick

Mit der Elektromobilität und dem Betrieb von Ladesäulen auf Parkplätzen von Autohäusern hat das Energierecht Einzug in den Automobilvertrieb gehalten. Was bei dem Betrieb von Ladesäulen zu beachten ist.

Von Dr. Karla Klasen und Dr. Alexander Dlouhy |

Am 17. September hat der Bundesrat die Änderung der Ladesäulenverordnung beschlossen. Im Folgenden werden die wichtigsten Neuerungen dargestellt.

Das Wichtigste vorab: Die Ladesäulenverordnung gilt nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte (hier Ladesäulen genannt), an denen grundsätzlich jeder laden kann. Ladesäulen an Parkplätzen, die nur den eigenen Mitarbeitern oder der eigenen Fahrzeugflotte zur Verfügung stehen, sind von der Ladesäulenverordnung nicht erfasst. Die Abgrenzung, wann eine Ladesäule öffentlich zugänglich ist oder nicht, führte in der Vergangenheit immer wieder zu Schwierigkeiten. Hier sorgt die neue Ladesäulenverordnung für Klarheit. Betreiber von Ladesäulen können künftig durch das Aufstellen von Schildern festle-

gen, wer die Ladesäule nutzen darf. Dadurch können sie selbst bestimmen, ob für die Ladesäule die Ladesäulenverordnung überhaupt Anwendung findet. Die Diskussion, ob man eine Schranke oder sonstige zufahrtsbeschränkende Maßnahmen braucht, damit eine Ladesäule eben nicht öffentlich zugänglich ist, hat sich damit erledigt.

Das Aufstellen eines Schildes hilft aber nur, wenn die Personen, die die Ladesäule nutzen dürfen, einen individuell bestimmbaren Personenkreis bilden. Das ist etwa dann der Fall, wenn diese Personen dem Ladesäulenbetreiber namentlich bekannt sind oder der Betreiber die Personen individuell identifizieren könnte (zum Beispiel Mitarbeiter). Eine Ladesäule mit einem Schild „Nur für Mitarbeiter“ ist

dann nicht öffentlich. Eine Ladesäule mit dem Schild „Nur für Kunden“ ist dagegen öffentlich zugänglich, weil der Kreis der Kunden nicht im Vorhinein individuell bestimmbar und abgrenzbar ist. Das gilt auch, wenn sich Kunden für die Nutzung der Ladesäule vorher anmelden müssen oder durch ein Marketing- oder Kundenbindungsprogramm (etwa Newsletter) bekannt sind.

Auch nach Änderung der Ladesäulenverordnung bleibt also weiter Unsicherheit, ob trotz eines aufgestellten Schildes eine Ladesäule nicht doch eine öffentliche Ladesäule ist, weil sich der Kreis der Ladesäulennutzer nicht abgrenzen lässt. Ist eine Ladesäule eine öffentliche Ladesäule, muss der Betreiber verschiedene Pflichten erfüllen.

in räumlicher Nähe kontaktlos mittels gängiger Kredit- und Debitkarten bezahlen zu können. Es genügt ein Kartenterminal für mehrere Ladesäulen. Dies gilt allerdings nur für Ladesäulen, die nach dem 1. Juli 2023 errichtet werden. Eine Nachrüstpflicht besteht nicht. Nur eine webbasierte Zahlungsmöglichkeit ist nicht ausreichend. Diese neue Vorgabe wird kritisiert. Tenor: Zum einen verursacht dies – im Vergleich zu einer webbasierten Lösung – höhere Kosten. Zum anderen gibt es noch keine eichrechtskonformen Geräte am Markt, die eingebaut werden könnten. Schließlich sei die Kartenzahlung in Zeiten der digitalen Transformation, in der so gut wie jeder ein Smartphone besitzt, ein Schritt in die Vergangenheit.

Vereinfachung der Marktkommunikation

Ladesäulen, die der Ladesäulenverordnung unterfallen und nach dem 1. März 2022 in Betrieb genommen werden, sollen über eine standardisierte Schnittstelle sowohl Autorisierungs- und Abrechnungsdaten als auch dynamische Daten zur Betriebsbereitschaft und zum Belegungsstatus übermitteln können. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass Fahrer von Elektrofahrzeugen Ladesäulen ansteuern, die belegt oder nicht in Betrieb sind. Ferner soll die Schnittstelle ermöglichen, dass dem Fahrer künftig vor dem Laden angezeigt wird, wie viel ihm eine Kilowattstunde Strom kosten wird. Eine Nachrüstplicht für vor dem 1. März 2022 in Betrieb genommene Ladesäulen soll es nicht geben.

Es wird zudem ausdrücklich festgehalten, dass Ladesäulen auch dem Entladen elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen (können). Die Änderung in der Definition des Begriffs des Ladepunktes in der Ladesäulenverordnung spiegelt die Pläne wider, dass künftig Elektrofahrzeuge als fahrende Speicher das Stromnetz bei Engpässen unterstützen sollen. Konkrete Pflichten im Zusammenhang mit dem

Die neue Pflicht zum Einbau von Kartenterminals

Der Betreiber einer öffentlichen Ladesäule muss jedem Fahrer ermöglichen, sein Fahrzeug an der Ladesäule aufzuladen (sogenanntes „ad hoc“-Laden), auch wenn der Fahrer hierfür vorher keinen Fahrstromvertrag mit einem Elektromobilitätsanbieter (sogenanntes „EMP“) geschlossen hat.

Nach der aktuellen Ladesäulenverordnung müssen Betreiber von öffentlichen Ladesäulen entweder Barzahlung, die Zahlung in unmittelbarer Nähe mit kartenbasierten Zahlungssystemen oder eine webbasierte Zahlungsmethode ermöglichen, sofern sie nicht den Strom verschenken. So kann der Kunde bei webbasierter Zahlung den auf der Ladesäule aufgeklebten QR-Code mit dem Smartphone scannen. Er wird dann auf eine Internetseite weitergeleitet, auf der er das präferierte Zahlungsmittel wählen kann.

Neu ist: Kunden muss die Möglichkeit eingeräumt werden, an der Ladesäule oder

Entladen von Elektrofahrzeugen ergeben sich daraus jedoch nicht. Bei den meisten Fahrzeugen ist bisher nur das Beladen, aber nicht das Entladen der Batterie möglich. Es bleibt abzuwarten, wann die Automobilbranche nachzieht.

Ladesäulen und Photovoltaik-Anlagen im Erneuerbaren-Energien-Gesetz

Umweltfreundlich sind Elektrofahrzeuge nur, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Da die großen Dachflächen von Autohäusern geradezu für Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlage) prädestiniert sind, gibt es Autohäuser, die bereits Solarzellen auf dem Dach haben – oder über die Installation nachdenken.

Wird der in der PV-Anlage erzeugte Strom für das Laden in einer Ladesäule eingesetzt, kann dies bei falscher Gestaltung zu erheblichen Problemen führen: Grundsätzlich müssen Autohäuser auf den selbst erzeugten und selbst verbrauchten Strom nur eine reduzierte EEG-Umlage in Höhe von 40 Prozent der regulären Umlage zahlen. Laden allerdings Dritte an der Ladesäule des Autohauses, dann liegt kein Eigenverbrauch durch das Autohaus vor. Folglich muss für den Ladestrom die volle EEG-Umlage abgeführt werden. Es bedarf also eines Mess- und Steuerungskonzeptes, um diese Strom-Mengen voneinander abzugrenzen. Geschieht eine Abgrenzung nicht, muss zu wenig gezahlte EEG-Umlage für viele Jahre nachgezahlt werden. Zudem drohen weitere Sanktionen wie der gänzliche Verlust der EEG-Umlagenbegrenzung. Die Pflicht, Drittverbräuche abzugrenzen, gilt im Übrigen für sämtliche Drittverbräuche. Hier kommen beispielsweise von einem Drittanbieter aufgestellte Getränkeautomaten oder Untermieter infrage. ⬅

Unsere Autoren sind Rechtsanwälte der Kanzlei Osborne Clarke in Köln.