



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 04.07.2025

Stellungnahme

**zum Entwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie
der Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts (4. LSV-
Novelle)**

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e.V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin

Postfach 08 07 51
10007 Berlin

T. (030) 755 414-343
F. (030) 755 414-559

info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IVA6
Chausseestraße 23
10115 Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme anlässlich der Verbändeanhörung zum Entwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie der Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts (4. LSV-Novelle) betreffend, danken wir.

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 07. August 2024 ausgeführt, sind aus unserer Sicht zunächst allgemeine wirtschaftliche Ausführungen zur Änderung des Ladesäulenrechts angezeigt.

Faire und einheitliche Regeln verhindern Wettbewerbsverzerrungen zwischen Betreibern von Ladeinfrastrukturen. Ohne einheitliche Standards könnten einige Anbieter unfaire Wettbewerbsvorteile erlangen, indem sie günstigere, aber weniger transparente Preismodelle anbieten. Dies sorgt gerade nicht für einen fairen Wettbewerb, der Innovationen und Investitionen in die Ladeinfrastruktur fördert.

Die Aufsichtsbehörde sollte im Sinne des Verbraucherschutzes eine aktive Marktaufsicht übernehmen. Angesichts des neu eingefügten § 5 Absatz 4 LSV wird dies jedoch nach unserer Ansicht nicht gewährleistet (siehe dazu unten 1.).

Klare und transparente Preisangaben sind entscheidend für Verbrauchervertrauen. Einheitliche Standards und transparente Preisangaben schützen Verbraucher vor unfairen Praktiken und versteckten Kosten. Dies fördert das Vertrauen der Nutzer in die Elektromobilität und unterstützt informierte Entscheidungen. Leider stellt der Entwurf aus unserer Sicht keine ausreichende Preistransparenz sicher (siehe dazu unten 2.)

Insbesondere enthält die 4. LSV-Novelle einen grundsätzlichen Fehler im Marktdesign: Der E-Mobility Provider (EMP) bestimmt den Endkundenpreis, hat aber keinen Einfluss auf die tatsächlichen Ladebedingungen vor Ort (Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Netzauslastung etc.). Der Charge Point Operator (CPO), also der technische Betreiber der Ladeinfrastruktur, der tatsächlich investiert und betreibt, kann nicht direkt den Preis am Ladepunkt steuern,

wenn EMPs beteiligt sind. Daraus ergibt sich eine Entkopplung von Leistung und Preissignal – was ökonomisch ineffizient ist, Fehlanreize bei Investitionen auslöst und zur Intransparenz der Preise beim Endkunden führt.

Schließlich hat der Ordnungsgeber darauf verzichtet, Übergangsfristen für die vorgesehene Verpflichtung zur unmittelbaren Nachrüstung von Schnellladesäulen, die vor dem 13. April 2024 errichtet wurden, vorzusehen. Dies führt zu erheblichen wirtschaftlichen Risiken (siehe dazu unten 3.)

1. Fehlendes Level Playing Field durch unverbindliche Aufsichtspflicht der Bundesnetzagentur

Mit dem neu eingefügten § 5 Abs. 4 LSV wird der Bundesnetzagentur lediglich die Möglichkeit eingeräumt, Informationen an die Mess- und Eichbehörden der Länder weiterzugeben und – implizit – Verstöße gegen AFIR-Vorgaben zu verfolgen. Diese Formulierung als Kann-Vorschrift (Ermessensentscheidung der Bundesnetzagentur) ist aus Sicht der UNITI nicht ausreichend, um ein tatsächlich wirksames Marktaufsichtsregime zu etablieren. Die AFIR verlangt eine verbindliche und konsequente Durchsetzung der Vorgaben durch die zuständigen nationalen Behörden.

Gerade im Bereich der Preistransparenz und diskriminierungsfreien Zugänglichkeit entstehen durch fehlende Kontrolle massive Wettbewerbsverzerrungen: Während große Anbieter mit vertikaler Integration bevorzugte Konditionen für Flottenkunden oder White-Label-Partner realisieren, zahlen Endkunden beim Ad-hoc-Laden bis zu drei Mal höhere Preise – ohne, dass eine technische oder vertragliche Rechtfertigung nachvollziehbar wäre.

Ein echter Wettbewerb braucht gleiche Regeln für alle Marktteilnehmer. Daher fordern wir eine verpflichtende und systematische Kontrolle der Einhaltung der AFIR durch die Bundesnetzagentur – insbesondere auch im Hinblick auf diskriminierende Preisgestaltung und die Pflicht zur diskriminierungsfreien Zugänglichkeit.

2. Unzureichende Preistransparenz trotz Fortschreibung der PAngV für Bestandsinfrastruktur

Die geplante Anpassung der Preisangabenverordnung (PAngV) – insbesondere durch den neuen § 14 Abs. 3 – ist grundsätzlich zu begrüßen, da sie auch Bestands-Schnellladesäulen > 50 kW in die Pflicht nimmt. Allerdings reichen die dort vorgesehenen Instrumente aus Sicht

der Praxis nicht aus, um eine transparente und nachvollziehbare Preisangabe für alle Nutzergruppen sicherzustellen.

Insbesondere folgende Problempunkte bleiben ungelöst:

- Komplexität dynamischer Preismodelle
- Intransparente Preisbestandteile (z. B. Blockiergebühren)
- Informationsasymmetrie zwischen Vertrags- und Ad-hoc-Kunden

Damit läuft die beabsichtigte Verbraucherschutzwirkung ins Leere. Für eine wirksame Preistransparenz braucht es klare und verpflichtende Vorgaben zur Darstellung – z. B. über standardisierte Preisaushänge in Kombination mit einer verpflichtenden digitalen Anzeige vor Ladebeginn – sowie eine konsequente Durchsetzung durch die Marktaufsicht.

3. Sofortige Nachrüstungspflicht ohne Übergangsfristen als wirtschaftliches Risiko

Die vorgesehene Verpflichtung zur unmittelbaren Nachrüstung aller Schnellladepunkte mit einer Leistung ab 50 kW, die vor dem 13. April 2024 errichtet wurden, stellt viele Betreiber – insbesondere im mittelständischen Bereich – vor erhebliche operative und wirtschaftliche Herausforderungen.

Zum einen fehlt es an einer realistischen Übergangsfrist, um Geräteverfügbarkeiten, bauliche Anpassungen und IT-Systemintegration sinnvoll planen und umsetzen zu können. Zum anderen sind barrierefreie, outdoorfähige Zahlungsterminals nach den Anforderungen des BFGG (Barrierefreiheitsstärkungsgesetz) aktuell nur eingeschränkt verfügbar. Lieferzeiten, Zertifizierungsprozesse und hohe Kosten verschärfen die Lage zusätzlich.

Betreiber älterer Ladepunkte sehen sich gezwungen, zu investieren – häufig ohne Planungssicherheit oder Rentabilitätsaussicht. Dies gefährdet die Wirtschaftlichkeit und kann zu Stilllegungen führen – was dem Ausbauziel der Bundesregierung direkt entgegenläuft. Aus Sicht der UNITI ist daher zumindest eine weitere sechsmonatige Übergangsfrist zwingend erforderlich.

Für Fragen stehen wir sehr gern zur Verfügung.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dominik Hellriegel

Leiter Politik

E-Mail: hellriegel@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-416

Markus Robrecht

Leiter Recht

E-Mail: robrecht@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-406

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.600 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822