

## Referentenentwurf des BMWK zur Verordnung zur Neufassung der Ladesäulenverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften (Fassung 23.05.2024/10:15)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

### **Der ADAC e. V. dankt für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum o.g. Referentenentwurf und nimmt wie folgt Stellung:**

Der vorgelegte Referentenentwurf stellt die durch das am 13.04.2024 erfolgte Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU sowie der Rechtsakte der Europäischen Union, kurz AFIR, notwendig gewordene Anpassung der deutschen Ladesäulenverordnung an europäisches Recht dar. Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts ist die LSV mit Inkrafttreten der AFIR in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar. Aus gleichem Grund sieht der vorliegende Referentenentwurf auch notwendige Änderungen der 10. und der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung sowie der Preisangabenverordnung vor.

Die AFIR stellt geltendes Recht dar und bedarf an dieser Stelle keiner gesonderten Würdigung.

Aus Verbrauchersicht sind europaweit einheitliche Standards, besonders im (grenzüberschreitenden) Verkehrssektor, grundsätzlich zu begrüßen, da sie auf Anbieterseite Kosteneinsparungen durch Vereinheitlichung, auf Nutzerseite Rechtssicherheit und Komfort bedeuten. Dies trifft insbesondere auf die nun in der AFIR abschließend geregelten Details zum einheitlichen Bezahlssystem beim punktuellen Aufladen zu.

Auch der Verbleib der Kompetenzen der Regulierungsbehörde bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) ist positiv zu sehen, da hier bereits entsprechende Strukturen aufgebaut wurden. Die BNetzA wird in Zukunft die Bereitstellung der von der AFIR geforderten statischen Daten von Ladepunkten (Standort, Inbetriebnahme etc.) überwachen und deren Aufbereitung auch für das nationale Ladesäulenregister koordinieren. Statische Daten zu öffentlich zugänglichen Ladesäulen sind zentral für den Registrierungsprozess bei der BNetzA und unerlässlich, damit die BNetzA ihre Kontroll- und Sanktionsbefugnisse aus

der LSV (§ 5) vollumfänglich wahrnehmen kann. Wünschenswert wäre gewesen, an dieser Stelle Datenpunkte, die über den Umfang der AFIR hinausgehen, aber aus Verbrauchersicht von großem Nutzen wären (wie beispielweise die minimale, jederzeit zugesicherte Ladeleistung eines Ladepunktes) in den zusätzlich zu erfassenden Datenkranz gemäß zukünftiger Ladesäulenverordnung aufzunehmen.

Der Referentenentwurf sieht in § 4 Absatz 2 überdies vor, dass Betreiber von Schnellladepunkten die Einhaltung der technischen Anforderungen nur noch auf Verlangen der BNetzA nachzuweisen haben. Bisher mussten Betreiber von Schnellladepunkten diesen Nachweis in jedem Fall erbringen. Die geplante Änderung führt zur Verschlankung des administrativen Aufwands und entlastet Betreiber in der Planungs- sowie Betriebsphase.

Abseits der geplanten Gesetzgebung spricht sich der ADAC dafür aus, auch die minimal sicher verfügbare Ladeleistung an einem Ladepunkt verpflichtend anzugeben. Diese Angabe ist für die Nutzer von E-Fahrzeugen für die Ladeplanung entscheidend, wird aber im von der AFIR fest vorgegebenen Datenkranz derzeit nicht erfasst. Hier bieten sich separate Lösungen an, wie bspw. national über die Veränderung der Ladepunktmeldeformulare bei der BNetzA oder auf europäischer Ebene über eine Änderung der Kennzeichnungspflicht von Ladepunkten nach ISO EN 17186.

Kontakt:

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [buero-berlin@adac.de](mailto:buero-berlin@adac.de)