



BERICHT MÄRZ 2019

S O F O R T P A K E T

LADEINFRASTRUKTUR 2019

A R B E I T S G R U P P E 5
VERKNÜPFUNG DER VERKEHRS-
UND ENERGIENETZE,
SEKTORKOPPLUNG



NPM

NATIONALE PLATTFORM
ZUKUNFT DER MOBILITÄT



INHALT

1	EXECUTIVE SUMMARY	4
2	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG	5
3	CHARGE@HOME UND CHARGE@HOME	6
3.1	Reduktion des administrativen Aufwands für gewerbliche Anwendungen und Laden beim Arbeitgeber	7
3.2	Förderung privater Ladeinfrastruktur	7
3.3	Erleichterung der Installation privater LIS in Wohneigentümergeinschaften und Mietimmobilien	8
3.4	Beschleunigung des Netzzugangs	8
4	ÖFFENTLICHE LADEINFRASTRUKTUR	9
4.1	Erhöhung der Flächenverfügbarkeit	9
4.2	Sicherung Geräteverfügbarkeit	10
4.3	Justierung Förderung und wirtschaftliche Anreize	10
4.4	Beschleunigung der kommunalen Planung und Genehmigung	11
4.5	Freiheit wettbewerblicher Produkt- und Tarifgestaltung	11

1 EXECUTIVE SUMMARY



Aktuell läuft der Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS) dem Zuwachs des Bestandes an Elektrofahrzeugen voraus. Damit jedoch auch bei steigenden Neuzulassungszahlen für Elektrofahrzeuge eine bedarfsgerechte LIS zur Verfügung steht, müssen bereits in diesem Jahr Maßnahmen getroffen werden, die den Ausbau beschleunigen.

Mit einem Anteil von rund 85 % der Ladevorgänge stellt die private LIS den zentralen Hebel für einen Markthochlauf der Elektromobilität dar. Um den Ausbau der privaten LIS zu beschleunigen, ist zum einen eine finanzielle Förderung notwendig, wie es sie bereits für die öffentliche LIS gibt. Hierzu zählt ebenfalls die Förderung der LIS am Arbeitsplatz, die als eingeschränkte Nutzergruppe nicht in der öffentlichen Förderung inbegriffen ist. Zum anderen muss die Installation der LIS in Wohneigentümergeinschaften und Mietimmobilien erleichtert werden. Hierfür sollte möglichst zeitnah das Miet- und Wohneigentumsgesetz im Sinne einer vereinfachten Aufstellung von Ladesäulen angepasst werden.

Für das Laden am Arbeitsplatz und von Flotten im Gewerbe gilt es, den zusätzlichen administrativen Aufwand für mess- und abrechnungstechnische sowie steuerliche Anforderungen zu begrenzen.

Bei dem Netzanschluss von LIS sollte darauf hingewirkt werden, dass die Verteilnetzbetreiber in unproblematischen Fällen eine positive Rückmeldung deutlich unter der in der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) aufgeführten Zweimonatsfrist geben.

Neben der privaten LIS spielt die öffentliche LIS derzeit eine zentrale Rolle für die Sicherstellung einer flächen-deckenden Elektromobilität. In verdichteten städtischen Räumen ist die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen eine große Herausforderung beim Ausbau der LIS. Damit auch weiterhin Flächen für die öffentliche LIS zur Verfügung stehen, sollten die Kommunen bei der Planung und Genehmigung unterstützt werden. Neben der Flächenverfügbarkeit ist die Verfügbarkeit von Geräten, die die rechtlichen Rahmenbedingungen erfüllen, essentiell.

Zur Förderung der öffentlichen LIS wurden derzeit drei Förderaufrufe durchgeführt. Für zukünftige Förderaufrufe ist es wichtig, dass Maßnahmen zur Feinjustierung des Programms erfolgen. Unter anderem sollte halböffentliche LIS nicht aus der Förderung ausgeschlossen werden.

Die kommunale Planung sowie die kommunalen Genehmigungsverfahren bieten einen großen Hebel für den Ausbau der öffentlichen LIS. Für eine Beschleunigung sind der Know-how-Aufbau und eine Vereinheitlichung der Genehmigungsverfahren in den Kommunen von großer Bedeutung.

Im öffentlichen wie auch im privaten Bereich der LIS befinden sich elektromobilitätsbezogene Dienstleistungen noch in einer frühen Marktpphase. Um hier nicht vor-schnell Geschäftsmodelle durch etwaige Restriktionen zu verhindern, sollte eine Freiheit in der wettbewerblichen Produkt- und Tarifgestaltung gewährleistet sein.

2 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

Die Bundesregierung hat sich im **Koalitionsvertrag** das Ziel von 100.000 zusätzlichen Ladepunkten bis 2020 (ggü. 2017) gesetzt, davon sollen ein Drittel DC-Schnelllader sein. Diese Schätzung beruht auf dem ursprünglichen Ziel von 1 Million Elektrofahrzeugen bis 2020 und dem Verhältnis 1:10 (ein Ladepunkt versorgt zehn Elektrofahrzeuge) aus der Europäischen Richtlinie für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID).

Der Aufbau der **öffentlich zugänglichen LIS** für Elektrofahrzeuge (EV¹), d. h. der LIS, die sich nach § 2 LSV im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet und von einem unbestimmten Personenkreis genutzt werden kann, läuft weiterhin dem Aufbau des Bestands an Elektrofahrzeugen voraus. Im Dezember 2018 konnten die installierten 16.000 AC- und DC-Ladepunkte rund 160.000 EV versorgen. Der Richtwert für eine angemessene Anzahl an Ladepunkten aus der AFID, mit einem Verhältnis von 10 EV pro Ladepunkt, war damit erfüllt. Folgt man den in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) (2018) angesetzten Relationen von 14 EV pro AC-Ladepunkte und 143 pro DC-Ladepunkt, ergibt sich sogar ein theoretisches Potenzial von bis zu 360.000 EV. Die AG 5 weist außerdem darauf hin, dass mit der in diesem Papier vorgeschlagenen Stärkung der privaten LIS im Wohn- und gewerblichen Bereich eine Entlastung der Investitionen in öffentliche LIS einhergeht.

Zur Anzahl der installierten nicht öffentlichen/**privaten LIS** im Wohn- und gewerblichen Bereich liegen derzeit keine öffentlich verfügbaren Zahlen vor. Diese LIS steht nach Schätzungen der NPE für ca. 85 % der derzeitigen Ladevorgänge.

Insbesondere von Flottenbetreibern wird der Wunsch nach einer Beschleunigung der Verfahren zur Installation privater LIS geäußert.

Seitens der Fahrzeughersteller sind ab **2019 zahlreiche neue EV-Modelle** angekündigt. Mit dem in der AG 1 „Klimaschutz im Verkehr“ diskutierten Markthochlauf der Elektromobilität zeichnet sich ein rascher Anstieg der Zahl der ladenden EV ab.

Ziel des Arbeitspakets „**Sofortpaket Ladeinfrastruktur 2019**“ ist es, „no-regret“-Maßnahmen zu identifizieren, mit deren Hilfe der Ausbau der öffentlichen und privaten LIS zeitnah beschleunigt und erhöht werden kann. Um die Umsetzung zu forcieren, schlägt die AG 5 eine Gesetzesinitiative auf Basis eines Artikelgesetzes „Ladeinfrastruktur“ vor.

Um die Maßnahmen zu identifizieren, wurde folgende Matrix als „Suchheuristik“ verwendet:

- X-Achse: Charge@home, Charge@work, öffentliche LIS
- Y-Achse: Errichtungsprozess (Planung, Genehmigung)

Abbildung 1 gibt einen Überblick über die untersuchten Themenfelder.

¹ Gemeint sind sowohl rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) wie auch Plug-in-Hybride (PHEV)

LIS-SOFORTPAKET THEMENÜBERSICHT

THEMEN ENTLANG DER "SUCHHEURISTIK"¹

	Charge@Home	Charge@Work	Öffentliche LIS ²
Planung	Förderung privater Ladeinfrastruktur		Sicherung Flächenverfügbarkeit
		Reduktion admin. Aufwand	Sicherung Geräteverfügbarkeit
			Justierung Förderung und wirtschaftliche Anreize
Genehmigung	Erleichterung Zustimmung Vermieter/Wohnungseigentümergeinschaft		Beschleunigung kommunaler Genehmigungen
	Beschleunigung des Netzzugangs		
	Freiheit wettbewerblicher Produkt- und Tarifgestaltung		

Abbildung 1: Themen entlang der Suchheuristik

¹ Für die Installationsphase wurden keine Maßnahmen gelistet und auf die Darstellung verzichtet.

² Öffentliche Ladeinfrastruktur befindet sich nach § 2 LSV im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund und ist von einem unbestimmten Personenkreis befahrbar.

3 CHARGE@HOME UND CHARGE@WORK

Angeichts der Bedeutung der privaten LIS im Wohn- und Gewerbebereich für die Elektromobilitätsnutzer stellt ihre Errichtung einen zentralen Hebel für den Markthochlauf der Elektromobilität dar. Zudem kann durch den Ausbau der privaten LIS der Bedarf an öffentlicher LIS reduziert werden.

Bezüglich der Beschleunigung und Erhöhung des Ausbaus der privaten LIS empfiehlt die AG 5 „no-regret“-Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern:

1. Förderung privater LIS
2. Reduktion des administrativen Aufwands für gewerbliche Anwendungen und Laden beim Arbeitgeber
3. Erleichterung der Installation privater LIS in Wohneigentümergeinschaften und Mietimmobilien
4. Beschleunigung des Netzzugangs für LIS

3.1 REDUKTION DES ADMINISTRATIVEN AUFWANDS FÜR GEWERBLICHE ANWENDUNGEN UND LADEN BEIM ARBEITGEBER

Für das Laden am Arbeitsplatz und das Laden von Flotten im Gewerbe gilt es, den zusätzlichen administrativen Aufwand für mess- und abrechnungstechnische sowie steuerliche Anforderungen zu begrenzen. Themen sind hier die Vereinheitlichung des Letztverbraucherbegriffs nach EnWG und EEG, die Steuerbefreiung für Arbeitgeberladen sowie die Pauschbeträge. Insbesondere das Auseinanderfallen des Letztverbraucherbegriffs zwischen § 3 Nr. 25 des EnWG und § 3 Nr. 33 des EEG führt dazu, dass Unternehmen im Falle von Mitarbeiterladen aufwendige Mess- und Abrechnungskonzepte vorhalten müssen und ggf. die Rolle des Stromlieferanten inkl. zugehöriger (Melde-)Pflichten, insbesondere Zahlung der EEG-Umlage, einnehmen müssen.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- **Vereinheitlichung des Letztverbraucherbegriffs** von EnWG und EEG – wie auch KWK-G – der EnWG-Regelung folgend. [Adressat: BMWi]
- Die Befristung des **steuerfreien Ladens beim Arbeitgeber** bis zum 31. Dezember 2020 muss verlängert werden. [Adressat: BMF]
- Die **Regelung für pauschale Grenzen** muss überprüft werden. [Adressat: BMF]
- Erarbeitung eines Leitfadens für Mitarbeiter- und Flottenladen. [Adressat: Verbände]

3.2 FÖRDERUNG PRIVATER LADEINFRASTRUKTUR

Ein zentraler Hebel, um den Ausbau von LIS im privaten Bereich zu beschleunigen, ist ihre finanzielle Förderung.

Für die Installation der LIS sind i. d. R. die vorhandene Haus-/ Gebäudetechnik, der Platzbedarf der zu installierenden Geräte und ihrer Infrastruktur sowie die vorhandene Kapazität des Netzanschlusses entscheidend. Im Falle eines Ertüchtigungsbedarfs bzw. einer Verstärkung des Netzanschlusses kann dessen Dimensionierung durch die Verwendung von intelligenten Last- bzw. Energiemanagementsystemen reduziert werden. Solche Systeme können zudem die Netzintegration der Elektromobilität unterstützen. Schon heute gibt es Wallboxen, die ein solches Energiemanagementsystem beinhalten. Mit Blick auf die unterschiedlichen Bedarfe und Möglichkeiten von Privatpersonen und Unternehmen/Arbeitgebern bietet sich eine Unterteilung der Förderung privater LIS in Wohngebäude und gewerbliche Immobilien/Arbeitgeberladen an.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- Eine öffentliche **Förderung für private LIS** in Wohngebäuden, die neben der Hardware (Wallboxen) auch die Ertüchtigung des Netzanschlusses (inkl. der Stromanlage hinter dem Netzanschlusspunkt) und zwingend die Ausstattung mit Steuerungs- und Kommunikationsfunktionalitäten beinhaltet. [Adressat: BMVI/BMWi]
- Eine öffentliche **Förderung für LIS am Arbeitsplatz und in Gewerbeimmobilien**, die auch die Ertüchtigung des Netzanschlusses (inkl. der Stromanlage hinter dem Netzanschlusspunkt) und zwingend die Ausstattung mit Steuerungs- und Kommunikationsfunktionalitäten beinhaltet. [Adressat: BMVI/BMWi]

3.3 ERLEICHTERUNG DER INSTALLATION PRIVATER LIS IN WOHN-EIGENTÜMER-GEMEINSCHAFTEN UND MIETIMMOBILIEN

Ein zentrales Hemmnis für die Installation von LIS in privaten Gebäuden sind das Miet- und Wohneigentumsrecht. So kann in einer Wohnungseigentümergeinschaft ein Eigentümer nur dann eine Ladesäule aufstellen, wenn alle anderen Eigentümer dieser Gemeinschaft einwilligen. Zudem kann in einer Mietimmobilie der Vermieter den Bau einer Ladesäule verweigern. Daher sollten insbesondere in Ballungsgebieten zeitnah das Miet- und Wohneigentumsrecht im Sinne einer erleichterten Installation privater LIS angepasst werden. Zudem sollte vorausschauend die von der EU vorgesehene Anforderung einer Leerverrohrung für Elektromobilität bei Neubauten zeitnah in deutsches Recht umgesetzt und zeitlich vorgezogen werden.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- Das **Wohneigentumsgesetz** ist um einen **Duldungsanspruch** von LIS zu erweitern sowie um eine Regelung für die spätere Erweiterung der LIS. Zudem muss die Kostenverteilung klar geregelt sein. [Adressat: BMJV]
- Das **Mietrecht** ist um eine **Zustimmungspflicht des Vermieters** bei voller Kostenübernahme für die Installation einer Ladesäule durch die interessierten Mieter anzupassen. [Adressat: BMJV]
- Die Möglichkeit zur **Leerverrohrung sollte im Gebäudeenergiegesetz (GEG)** zeitnah umgesetzt und zeitlich vorgezogen werden. [Adressat: BMWi]

3.4 BESCHLEUNIGUNG DES NETZZUGANGS

Nach § 18 EnWG gilt für Netzbetreiber eine allgemeine Anschlusspflicht von Letztverbrauchern und damit auch von LIS. Im Falle eines Ertüchtigungsbedarfs bzw. einer Verstärkung des Netzanschlusses äußern insbesondere bundesweit tätige Flottenbetreiber den Wunsch nach einer Beschleunigung der Verfahren. Die Einführung einer „Zustimmungspflicht“ für neue LIS ab einer Summenbemessungsleistung von > 12 kVA durch die Netzbetreiber in der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) auf Basis der neuen technischen Anschlussregeln Niederspannung (VDE-AR-N 4100) verstärkt diesen Wunsch. Dabei sollte darauf hingewirkt werden, dass die Verteilnetzbetreiber in unproblematischen Fällen eine positive Rückmeldung deutlich unter der in der NAV aufgeführten Zweimonatsfrist geben.

Es bietet sich an, die Umsetzung der TAR (als Nachfolger der bundeseinheitlichen TAB – Technischen Anschlussbedingungen) und NAV durch die Verteilnetzbetreiber zu nutzen, um weiterhin ein bundesweit einheitliches Vorgehen und Know-how sicherzustellen.

EMPFOHLENE MASSNAHME:

- Erstellung einer **Anwendungshilfe** für Verteilnetzbetreiber zur Netzintegration der Elektromobilität, u. a. mit
 - Empfehlungen zu dem beschleunigten und standardisierten Genehmigungsprozess und den Genehmigungsanforderungen (z.B. mittels einer Netzkartierung)
 - Umsetzungsfragen (zweiter Netzanschluss, Baukostenzuschüsse)
 - Erörterung zum Umgang mit Vorabinvestitionen (grds. Anerkennungsfähigkeit, Effekt im Effizienzvergleich etc.) [Adressat: Verbände]

4.0 ÖFFENTLICHE LADEINFRASTRUKTUR

Die öffentliche LIS spielt eine zentrale Rolle zur Sicherstellung einer flächendeckenden Elektromobilität – insbesondere solange die Reichweiten der Fahrzeuge begrenzt sind. Die AG 5 empfiehlt den Ausbau der privaten LIS, das Ladeverhalten, die Ladeleistung und die Reichweite sehr genau zu beobachten und kontrollieren, um insbesondere Investitionen in AC-Ladesäulen ggf. anzupassen und im öffentlichen Bereich „stranded investments“ zu vermeiden. Die Bereitstellung eines zentralen Ladesäulenregisters für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland würde eine optimale Nutzung der bestehenden öffentlichen Ladeinfrastruktur sicherstellen und sollte daher zeitnah angegangen werden.

Bezüglich der Beschleunigung und Erhöhung des Ausbaus der öffentlichen LIS empfiehlt die AG 5/NPM „no-regret“-Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern:

1. Erhöhung der Flächenverfügbarkeit
2. Sicherung der Geräteverfügbarkeit
3. Justierung der Förderung
4. Beschleunigung der kommunalen Genehmigung
5. Freiheit der wettbewerblichen Produkt- und Tarifgestaltung

4.1 ERHÖHUNG DER FLÄCHENVERFÜGBARKEIT

Für den weiteren Ausbau der öffentlichen LIS wird die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen vor allem in verdichteten städtischen Räumen wie auch entlang der Fernverkehrswege eine zentrale Herausforderung sein. Um weitere Flächen für öffentliche LIS verfügbar zu machen, bieten sich v. a. Maßnahmen zur Unterstützung der Kommunen wie auch der Projektierer an. Außerdem verfügt auch der Bund über Möglichkeiten, den Ausbau der öffentlichen LIS entlang der Fernverkehrsachsen weiter zu unterstützen.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- Der Aufbau des **Planungs-Know-hows in den Kommunen** sollte mit Hilfe von Personalstellen („Mobilitätsmanager“), Schulungsmaterial/Best Practices und Schulungen unterstützt werden. [Adressat: BMWi/BMVI]
- Es sollte anhand der Wohnungsstruktur ein **Flächenatlas für den städtischen Raum** auf Basis des Standorttools der NOW GmbH entwickelt werden, um zügig neue Standflächen bedarfsgerecht identifizieren zu können. [Adressat: BMVI]
- Die **nichtbewirtschafteten öffentlichen Rastanlagen** entlang der Autobahnen sollten als zusätzliches Flächenpotenzial für den Bau von LIS geöffnet werden. [Adressat: BMVI]

4.2 SICHERUNG GERÄTEVERFÜGBARKEIT

Neben der Flächenverfügbarkeit ist die Verfügbarkeit von Geräten, die die rechtlichen Rahmenbedingungen erfüllen, essentiell. Die Umsetzung der Vorgaben des Mess- und Eichrechts gestaltet sich beim Aufbau der LIS bisher als anspruchsvoll. Nur wenige eichrechtskonforme AC-Lösungen und keine DC-Lösungen sind derzeit auf dem Markt verfügbar, während zugleich noch ein umfassender Nachrüstbedarf der Bestands-LIS besteht. Auch perspektivisch stehen weitere rechtliche Anforderungen an, wie beispielsweise das Messstellenbetriebsgesetz (MsbG) ab 2021 und die Regeln zur Verrechnung von Messwerten des REA voraussichtlich 2019 oder 2020, die einen erneuten Nachrüstbedarf nach sich ziehen und damit die Wirtschaftlichkeit der öffentlichen LIS signifikant beeinträchtigen können.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- Der **Bestand an nicht eichrechtskonformer öffentlicher LIS** muss im Sinne des am 18. Januar 2019 gefundenen Lösungsansatzes gesichert und der Übergang zur Mess- und Eichrechtskonformität gewährleistet werden. [Adressat: BMWi]
- Der **personelle Aufbau bei den ausführenden Behörden** (Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Landeseichbehörden) muss unterstützt werden, um die Konformitätsbewertungsverfahren und die Verfügbarkeit mess- und eichrechtskonformer Geräte im Markt zu beschleunigen. [Adressat: BMWi]
- Um **Investitionssicherheit für den Aufbau und Betrieb von LIS** gewährleisten zu können, muss die aktuelle Entwicklung des Rechtsrahmens (bspw. MsbG/Datensicherheit, E-Privacy-Verordnung) überprüft und ggf. unter Maßgabe der Investitionssicherheit angepasst werden. [Adressat: BMWi]
- Überprüfung der Sachdienlichkeit eines **SMGw-Schutzprofils**, das für ortsfeste Anwendungen ohne wechselnden Kundenkreis optimiert ist, für die E-Mobilität [Adressaten: BMWi, BSI]

4.3 JUSTIERUNG FÖRDERUNG UND WIRTSCHAFTLICHE ANREIZE

Seit Anfang 2017 fördert die Bundesregierung im Rahmen der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ den Aufbau öffentlicher LIS mit einem Fördervolumen von 300 Mio. €. Bisher wurden drei Förderaufrufe durchgeführt und ca. 50 % des Fördervolumens gebunden. Für die weiteren Förderaufrufe sollten v. a. Maßnahmen zur Fein-Justierung des Programms erfolgen. Des Weiteren sollten die Abschreibungsdauern für öffentliche LIS angepasst werden, um eine möglichst frühe Wirtschaftlichkeit dieser Anlagen zu gewährleisten.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- In den Förderprogrammen müssen **zeitweise/semiöffentliche Ladepunkte** wie Parkhäuser, die nicht 24/7 geöffnet sind, mitberücksichtigt werden. [Adressat: BMVI]
- Das **Standorttool** zur Ermittlung des Bedarfs von LIS zum dritten Förderaufruf sollte u. a. aufgrund von ländlichen Bedarfen und Tourismusaufkommen überprüft und überarbeitet werden. [Adressat: BMVI/BMWi]
- Die **Ausrichtung der Förderlogik** sollte an den zukünftigen Bedarf an LIS ausgerichtet und möglichst technologieoffen sein (z. B. welche Ladeleistung in Zukunft benötigt wird). [Adressat: BMVI/BMWi]
Die Kumulierungsmöglichkeit von mehreren Fördermöglichkeiten an einem Ort sollte sichergestellt sein. [Adressat: BMVI/BMWi]
- Neue Anlagen sollten sofort mit 50 % abgeschrieben werden können. [Adressat: BMF]

4.4 BESCHLEUNIGUNG DER KOMMUNALEN PLANUNG UND GENEHMIGUNG

Neben der kommunalen Planung stellen die kommunalen Genehmigungsverfahren Maßnahmen zur Beschleunigung des Ausbaus öffentlicher LIS dar. Die Anforderungen an die Genehmigungsverfahren sind derzeit noch unterschiedlich geregelt.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- Das **Know-how in den Bauämtern** sollte durch gezielte Schulungsmaßnahmen und Workshops aufgebaut werden. [Adressat: BMI/BMWi/Verbände]
- Die Grundlagen für die **Genehmigung** zum Bau von LIS müssen für alle Kommunen und Gemeinden **vereinheitlicht** werden (z. B. Anfahrtschutz/Denkmalschutz.) [Adressat: ARGEBAU]
- Aufnahme von LIS als **baugenehmigungsfreies Vorhaben** in die Musterbauordnung und die Landesbauordnungen, unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht der Betreiber. [Adressat: ARGEBAU]

4.5 FREIHEIT WETTBEWERBLICHER PRODUKT- UND TARIFGESTALTUNG

Die Entwicklung von elektromobilitätsbezogenen B2C- und B2B-Produkten und -Dienstleistungen befindet sich noch in einer frühen Marktphase. Ähnlich wie in der frühen Phase der liberalisierten Telekommunikation haben sich noch keine etablierten Produkt- und Dienstleistungsstandards herauskristallisiert. Zugleich entsprechen die neuen Produkte und Dienstleistungen i. d. R. nicht den tradierten Angeboten der Mobilitäts- oder der Energiebranche. So entsprechen etwa das Laden von Elektrofahrzeugen und dazugehörige Ladekarten weder dem bisherigen Tanken noch dem Strombezug im Haushalt, sondern weisen eher Aspekte des Bankwesens und der Telekommunikation auf. Eine 1 : 1-Übertragung etablierter Regelwerke erscheint deshalb nicht sachgemäß. Vielmehr muss die Möglichkeit bestehen, dass im Wechselspiel zwischen Angebot und Nachfrage die neuen Elektromobilitäts-Produkte und -Dienstleistungen im Markt entstehen. Dies gilt grundsätzlich sowohl für den Bereich der privaten wie auch der öffentlichen LIS. Ein konkreter Fall ist die Frage der Interpretation und Anwendung der Preisangabenverordnung auf die Abrechnungsmodelle öffentlicher LIS (PAngV). Der Regulierungsrahmen hat hier viele Facetten, die in großer Detailtiefe auf bestehende Anwendungen zugeschnitten sind und der Elektromobilität nicht gerecht werden.

Auch die schleppende Umsetzung der technologischen Basis für neue Produkte (bspw. Smart-Meter-Gateway) wirkt sich negativ auf die Produkt- und Tarifgestaltung aus.

EMPFOHLENE MASSNAHMEN:

- Überprüfung der **Anwendbarkeit der PAngV** auf Elektromobilitäts-Abrechnungsmodelle. [Adressat: BMWi]
- Überprüfung der **Entwicklungs- und Zertifizierungszeiten neuer Geräte** und ihrer Konsequenzen für die Produkt- und Tarifentwicklung. [Adressat: NPM AG5]

NPM

**NATIONALE PLATTFORM
ZUKUNFT DER MOBILITÄT**

Herausgeber

Arbeitsgruppe 5 „Verknüpfung der Verkehrs- und
Energienetze, Sektorkopplung“ –

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

März 2019

