

RECHTLICHE ANFORDERUNGEN DER ALTERNATIVE FUEL INFRASTRUCTURE REGULATION (AFIR) AN LADEPUNKTE FÜR ELEKTROFAHRZEUGE

Webinar der Landeskoordinierungsstelle Elektromobilität
Schleswig-Holstein

am 11. März 2024

AFIR – UNMITTELBARE WIRKUNG IN EU-MITGLIEDSTAATEN

- Aus Richtlinie (Directive) wird Verordnung (**Regulation**) der EU, d.h. die AFIR entfaltet als Verordnung **unmittelbare Wirkung** in Mitgliedstaaten, es bedarf keiner Umsetzung mehr.
- Sie hat **Vorrang vor der dt. Ladesäulen- (LSV) und PreisangabenVO (PAngV)** in Bezug auf die Anforderungen an **öffentlich zugängliche Ladepunkte**.
- Es gibt keinen Spielraum zur Umsetzung für Mitgliedstaaten, d. h. es dürfen **weder nationale strengere, noch weitere Vorgaben** für die Regelungsbereiche der AFIR geschaffen werden.
- „At least“ in Art. 5 bzgl. der Zahlungsverfahren meint Mindestvorgabe, d.h. es dürfen weitere Zahlungsformen angeboten werden, wie z.B. sms-Payment oder das bislang zu 95 % verbreitete, vertragsbasierte Laden.

AFIR – ÖFFENTLICHE ZUGÄNGLICHKEIT, ART. 5

- *“‘publicly accessible’ (...), means an alternative fuels infrastructure which is located at a site or premise that is open to the general public, (...).” = nutzbar für Allgemeinheit.*
- Nicht erforderlich 24/7-Öffnung.
- Öffentlich zugängliche LP können sich **auch auf privatem Grund von Gewerbetreibenden** befinden, Parkplätze von Supermärkten u. ä. (wie bislang).
- Es bedarf **keiner physischen Trennung** der privaten von den öffentlich zugänglichen Stellplätzen. In der Regel gelten Ladepunkte von Wohngebäuden und Unternehmen nicht als öffentlich zugänglich. Sie sind nur dann öffentlich zugänglich, wenn der Betreiber sie ausdrücklich als solche erkenntlich macht.



AFIR: ABGRENZUNG PRIVATE LADEPUNKTE

Wenn sich die LP-Nutzung nur an bestimmten/beschränkten Nutzerkreis richtet:

- Mieter/Eigentümer eines Wohnhauses,
- Arbeitnehmer,
- Mitglieder eines Sportclubs,
- Hotels.

Diese zeichnet aus, dass sie in einer längerfristigen Vertragsbeziehung (Angestellten- bzw. Mietverhältnis, Mitgliedschaft) zu dem Ladepunktbetreiber bzw. Eigentümer des Grundstücks bzw. Gebäudes stehen, auf dem sich die Ladepunkte befinden oder zu dem die Ladepunkte gehören.

AFIR: EINHEITLICHES BEZAHLSYSTEM, ART. 5 ABS. 4 - KARTENZAHLUNG

- AFIR erlaubt **physische ODER digitale Kartenzahlung!!**
 - a) Zahlungskartenleser,
 - b) Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können;
 - c) für öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Ladeleistung von weniger als 50 kW Geräte, die eine Internetverbindung nutzen und einen sicheren Zahlungsvorgang ermöglichen, etwa solche („such as“), die einen spezifischen Quick-Response-Code erzeugen.
 - d) Für DC-LP > 50 kW gelten nur a) und b)
- „**Zahlungskarte**“ meint im Sinne der Payment Service Directive 2:
 - Anhang I der PSD2 erfasst sowohl **physische als auch digitale Variante**.
Nicht zwingend: Debit- und/oder Kreditkarte.
- Es genügt das Aufstellen **eines** gesonderten Payment Terminals, über das **mehrere Ladepunkte** abgerechnet werden.



AFIR: „SPECIFIC QR-CODE“ – STATISCHER ODER DYNAMISCHER QR-CODE?

- Gemeint sei nach Q&A-Dokument der EU-Kommission ein dynamischer QR-Code! Der bislang verbreitete statische QR-Code genüge den Anforderungen der AFIR NICHT!
- Appell von Ladesäulenherstellern, -betreibern und Verbänden an EU-Kommission, diese Auslegung aufzugeben!
 - ➔ Es sollte aber abgewartet werden, bis die Recommendations der EU-Kommission vorliegen, evtl. genügt danach ein Weiternutzen des statischen QR-Codes.
- Der QR-Code muss zum 13. April 2024 funktionieren. Entscheidend ist nach der AFIR – wie nach der LSV – die Inbetriebnahme des Ladepunktes.

AFIR: PFLICHT ZUR VERWENDUNG EINES PIN-PADS?

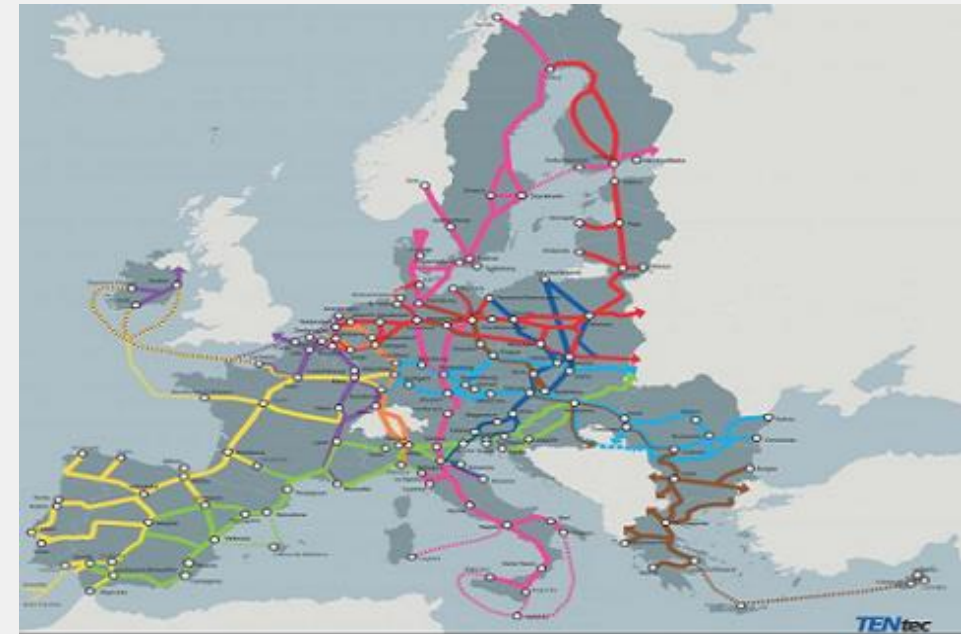
- Eine PIN-Eingabe wird von der AFIR nicht vorgeschrieben. Der PIN kann bei einem Kartenleser und bei einem kontaktlosen Kartenlesegerät auch über ein Smartphone eingegeben werden. Es bedarf aber eines PIN-Pads, wenn es v. a. bei physischen Karten aufgrund der fehlenden „Strong Customer Authentication“ (SCA) vorkommt, dass eine Aufforderung zur PIN-Eingabe nötig wird, um den Ladevorgang zu authentifizieren und zu starten.
- Dies tritt ein, wenn bereits viermal hintereinander mit einer Debit-Karte kontaktlos bezahlt wurde. Es kann dann zwar auf eine andere Karte wie Kreditkarte oder mobile Bezahlkarte im Handy oder in einer Smartwatch ausgewichen werden.
- Hat der Fahrzeugnutzer jedoch keine Alternativbezahlmethode zur Hand, startet der Ladevorgang nicht. Ein PIN-Pad zu verbauen, obliegt der Entscheidung des CPO.

AFIR – NACHRÜSTUNGSPFLICHT NUR FÜR DC MIT LEISTUNG AB 50 KW

- Keine Nachrüstungspflicht mit Kartenleser für Ladepunkte < 50 kW.
- Pflicht zur Nachrüstung von Ladepunkten mit Leistung von 50 kW und mehr kW ab 1. Januar 2027. D.h. es gilt kein Bestandsschutz für Ladepunkte, die vor dem 13. April 2024 aufgebaut wurden. Diese sind auszustatten mit einem
 - Kartenleser
 - ODER
 - einer kontaktloser Bezahlungsmöglichkeit. Nicht dynamischer QR-Code!
- Dies gilt allerdings nur für Ladepunkte mit einer Leistung von 50 kW und mehr, die
 - sich entlang des **TEN-V-Netzwerks** (Transeuropäische Verkehrsnetze)
 - ODER
 - auf einer vom CPO betriebenen sicheren und gesicherten Parkplatz befinden („safe and secure“). Gemeint sind Parkplätze für LKW.

AFIR: VERKEHRSWEGE DES TEN-V-STRAßENNETZES

Welche Verkehrswege gehören zum TEN-V-Straßennetz (Gesamt- und Kernnetz)?



→ Diese findet man unter
TENtec Interactive Map Viewer

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

AFIR – AUSWIRKUNGEN AUF DIE LSV

Die AFIR deckt die folgenden Bereiche abschließend ab:

- ✓ Definition öffentliche Zugänglichkeit
- ✓ Definition Ladepunkt
- ✓ Definition punktueller Aufladen
- ✓ Definition Normal- und Schnellladepunkt inkl. Stecker-/Kupplungstypen
- ✓ Definition des Betreibers
- ✓ Statische und dynamische Daten
- ✓ Einheitliches Bezahlungssystem beim Ad hoc Laden

Überlagerung durch AFIR, d.h. von der LSV bleibt in Bezug auf das Bezahlungssystem und die Definitionen kein Regelungsinhalt bestehen.

AFIR – INKRAFTTRETEN

- Am 25. Juli 2023 wurde die AFIR verabschiedet, sie trat 20 Tage nach Veröffentlichung in Kraft.
- Die Veröffentlichung im Amtsblatt der EU erfolgte am 13. September 2023 (L 234/1 v. 22. 09. 2023). Die **Anwendung gilt aber erst 6 Monate später, d.h. ab 13. April 2024 haben alle neu aufgebauten LP die Anforderungen zu erfüllen!**
- Recommendations der EU-Kommission zur Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe werden nun für **Ende März 2024 angekündigt (Q&A-Dokument im November 2023)**.
- Pflicht zur Errichtung einer **Datensammelstelle** gilt zum **31. Dezember 2024**: dies wird in D die **Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** sein. **Dynamische Daten**:
 - Betriebsstatus (in Betrieb/nicht in Betrieb)
 - Verfügbarkeit (belegt/verfügbar)
 - Ad hoc-Preis für das Laden
 - Energiequelle (erneuerbar/konventionell)

LSV – ÜBERLAGERUNG DURCH AFIR, ES BLEIBT NUR AUFSICHTSFUNKTION DER BNETZA

- Die **Kartenterminalpflicht** (physische Karte), die zum 1. Juli 2024 verlängert wurde, läuft wegen der vorrangigen AFIR ab 13. April 2024 leer!
- **Bestandsschutz** für AC-Ladepunkte und DC-Ladepunkte bis 50 kW liefere eigentlich bis 30. Juni 2024, wird verkürzt auf 12. April 2024!
- Das einzige, was bleibt, ist die **Aufsichtsfunktion der Bundesnetzagentur** (BNetzA). Diese beinhaltet:
 - **Anzeigepflicht** zwei Wochen nach Inbetriebnahme,
 - **Überprüfung, ob der CPO die AFIR-Vorgaben einhält,**
 - ggf. Verlangen von **Nachbesserung**, notfalls **Betriebsuntersagung** (§§ 5, 6 LSV).

AFIR: ZULÄSSIGE TARIFE

- Bei Ladeleistungen von 50 kW und mehr
 - Das Abrechnen des Ladestroms ab einer Leistung von 50 kW und mehr hat ausschließlich **nach kWh** zu erfolgen.
 - Ab 50 kW und mehr ist das Erheben einer **Startgebühr nicht zulässig**.
 - Ein zusätzliche **Zeitgebühr darf in Form einer Pönale** erst nach Beenden des Ladevorgangserhoben werden.
- Bei Ladeleistungen bis zu 50 kW
 - Bis 50 kW ist das **Abrechnen des Ladestroms nach kWh** ebenso zulässig wie das Erheben einer **Startgebühr**. Ebenso zulässig ist eine **Zeitgebühr** und die **Session Fee** (Betrag von X € pro Ladevorgang). Das Abrechnen nur mit einer Zeitgebühr scheitert in Deutschland am Eichrecht, die Session Fee hingegen nicht.

AFIR: REGELUNGEN ZUM ROAMING

- CPO sind grds. frei, neben der Kartenzahlung weitere Zahlungsmethoden für Endnutzer anzubieten, z.B. SMS-Payment und Roaming.
- Nur ergänzend, aber keinesfalls ausschließlich oder alternativ, sondern nur neben den verpflichtenden Varianten des ad hoc-Payments angeboten werden.
- In Art. 5 der AFIR wird nur das ad hoc Laden (punktuelles Laden) geregelt, Vorgaben zum Roaming (vertragsbasiertes Laden) an öffentlich zugänglichen Ladepunkten bzw. Vorgaben zu privaten Ladepunkten sieht Artikel 5 AFIR nicht vor.
- Es gibt entsprechend auch keine Regelungen in Artikel 5, durch die die Betreiber zur Teilnahme am Roaming verpflichtet werden.

VORGABEN DER AFIR ZU ROAMING-PREISEN

Anforderungen an Preistransparenz und -qualität für das Verhältnis CPO zu EMSP und EV-Usern (Art. 5 Abs. 3 AFIR): Eine Differenzierung des Preisniveaus darf allerdings stattfinden, jedoch nur, wenn die Differenzierung verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist (sachlicher Grund für eine Ungleichbehandlung).

Die Preise für das ad hoc-Laden und das vertragsbasierte Laden eines EMSP, die den EV-Usern in Rechnung gestellt werden, dürfen voneinander abweichen.

Unterschiede bei Preisen, die verschiedenen EMSP durch einen CPO in Rechnung gestellt werden, können auf unterschiedlichen Verwaltungs- und Transaktionskosten beruhen und sind zulässig. Auch erwartete/vertraglich vereinbarte Mindestnutzung der LP ist Grund für Differenzierungen.

Durch Artikel 5 Abs. 5 der AFIR werden die Anforderungen an die Preise im Verhältnis der EMSP zu EV-Usern geregelt. Auch diese Preise müssen **angemessen, transparent und nichtdiskriminierend** sein. Auch hier gilt, gibt es einen sachlichen Grund für ungleiche Preise, ist der Tarif nicht diskriminierend.

EMSP haben Endnutzer **vor Beginn des beabsichtigten Ladevorgangs alle geltenden Preisinformationen, die für den jeweiligen Ladevorgang spezifisch sind, durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel zur Verfügung zu stellen**: Anzeige über Website oder App. Einzelne Preisbestandteile, einschließl. der Roaming-Kosten u.a. EMSP-Gebühren/Entgelte sind aufzuschlüsseln. Es gilt: angemessen, transparent u. nichtdiskriminierend. Keine zusätzl. Entgelte für grenzüberschreitendes Roaming.

AUSBLICK...



Es gibt erste Anzeichen, dass die EU-Kommission ihre strikte Auffassung aufgibt und weiterhin auch den statischen QR-Code zulässt...

BOESCHE

RECHTSANWÄLTE PARTG mbB

Rechtsanwältin Dr. Katharina Vera Boesche

Ohmstraße 7 | D – 10179 Berlin

Tel. + 49 160 976 73248 | E-Mail: katharina.boesche@boeschelaw.com