



# Marktrollen und wesentliche energierechtliche Pflichten bei der Elektromobilität im Überblick

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

- I. Einführung**
- II. Marktrollen der Akteure bei der E-Mobility**
  1. Marktrollen nach EnWG und EnWG-Verordnungen
  2. Marktrollen nach dem EEG, KWKG
  3. Marktrollen nach dem StromStG
- III. Anfall der Strompreisbestandteile für Ladestrom**
- IV. Kurzüberblick Meldepflichten**
- V. Marktrollen und Pflichten nach der LSV**

# I. Einführung

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

## Die vielen Erscheinungsformen der Elektromobilität...



Fotos (von links): 1-3: RGC;  
4: Fotolia Microgen; 5: RGC)

Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin  
26. September 2018

Dr. Franziska Lietz, LL.M.  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

„Das Ziel sind eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen bis 2020.“ (BMW, Dossier Elektromobilität ([Link](#)))



Bild: Fotolia,  
lassedesignen

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

## Ausgangsüberlegungen für die nachfolgende Darstellung:

- **Was ist eine Ladesäule?**
  - Im Wesentlichen handelt es sich um eine „**Steckdose**“ mit besonderen Funktionen
  - Die Ladesäule selbst verbraucht keinen Strom! (mit Ausnahme der für ihren Betrieb notwendigen Strommenge)
  - Warum dann also eine „Sonderbehandlung“ gegenüber sonstigen Stromabgabeeinrichtungen/Steckdosen?
  
- **Was ist ein Elektromobil (reines Batterieelektrofahrzeug, Plug-In-Hybrid)?**
  - Bei der Ladung mit Elektrizität speichert die Fahrzeugbatterie Energie durch chemische Umwandlung
  - Beim Fahren wird die chemische Energie wieder umgewandelt
  - I.d.R. keine Ausspeisung von elektrischer Energie aus dem Fahrzeug
  - Handelt es sich um einen Stromspeicher?

## II. Marktrollen der Akteure bei der E-Mobility

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

## II. Marktrollen der Akteure bei der E-Mobility

### 1. Marktrollen nach EnWG und EnWG-Verordnungen

- Im EnWG ist der **Letztverbraucher** wie folgt definiert:

*„Natürliche oder juristische Personen, die **Energie für den eigenen Verbrauch kaufen**; auch der **Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch** im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen **gleich**,“*

→ Ausgangsdefinition beruht auf der Definition des Endverbrauchers der EltRL (kaufen+verbrauchen)

- Umkehrschluss: an der Ladesäule abgegebener Strom wird eigentlich nicht vom Ladesäulenbetreiber verbraucht (Ausnahme: Betriebsstrom); daher handelt es sich bei dem 2. Hs. um eine **gesetzliche Fiktion!**



## II. Marktrollen der Akteure bei der E-Mobility

### 1. Marktrollen nach EnWG und EnWG-Verordnungen



**Keine energierechtliche  
Marktrolle**

**Letztverbraucher**

**Konsequenzen, u.a.:**

- Ladesäulenbetreiber hat Recht zur Wahl des Stromlieferanten
- Lieferantenpflichten (z.B. Vorgaben für Stromrechnung, Strommix etc. sind ggü. dem Ladesäulenbetreiber zu erfüllen)
- Kann Einfluss auf Kundenanlagenstatus haben

Bild: Fotolia, Petair

- Im **EEG 2017** ist der **Letztverbraucher** wie folgt definiert:

*„jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht,“*

→ Definition nach EEG 2017 weicht schon im Grundsatz von EnWG-Definition ab (kein „kaufen“ nötig); keine Sonderregelung für Elektromobilität im EEG

- Begründung Strommarktgesetz (EnWG): *„Die Definition gilt nicht, soweit in anderen Gesetzen der Letztverbrauch ausdrücklich abweichend geregelt ist, wie insbesondere im EEG 2014 (§ 5 Nummer 24 EEG 2014).“*
- Folge: Im Kontext des EEG ist der **Fahrzeugbetreiber Letztverbraucher**
- Folgefragen: Wer betreibt das Fahrzeug? (s. Preisbestandteile)
- Das **KWKG** definiert den Letztverbraucher ebenso wie das EEG, es gilt damit das Gleiche

## II. Marktrollen der Akteure bei der E-Mobility

### 2. Marktrollen nach EEG und KWKG



**Letztverbraucher**

**Ggf. (aber nicht  
zwingend) Lieferant**

Bild: Fotolia, Petair

- Nach dem **Wortlaut** des EEG könnte man beim Fahren einen zweiten Erzeugungsvorgang sowie ein zweiten umlagepflichtigen Letztverbrauch annehmen
- Darauf deutet auch eine Äußerung des **Gesetzgebers** zu Inselanlagen hin (*„Eigenversorgungsanlagen, die bewegliche Verbraucher versorgen und regelmäßig an das Netz angeschlossen werden (z. B. Elektrofahrräder), fallen hingegen nicht unter diese Regel. Hier kann aber die Kleinanlagenregelung in Absatz 5 Anwendung finden.“* BT-Drs. 18/1304, S. 154)
- Der **BGH** geht bei Pumpspeichern, vgl. bspw. BGH EnVR 56/08, ebenfalls von zwei umlagepflichtigen Vorgängen aus
- Gegen einen „zweiten Letztverbrauch“ sprechen aber die folgenden Aspekte:
  - Absolut nicht praktikabel: Umlage und Meldepflichten bei autarken Inselerzeugungsanlagen bestehen immer gegenüber nächstgelegendem Netzbetreiber
  - Die Folge wäre, dass zumindest Privatleute aufgrund des organisatorischen Aufwandes keine Elektrofahrzeuge betreiben könnten
  - Förderabsicht des Gesetzgebers
- Die Frage stellt sich auch im Hinblick auf die **Stromsteuer**, hier dürfte aber immer § 9 Abs. 1 Nr. 3a/b StromStG eingreifen mit Folge der Steuerfreiheit

- Im **StromStG** ist der **Letztverbraucher** nicht definiert, laut Begründung (von 1999) soll der Begriff des EnWG gelten (der aber erst 2005 formuliert wurde)
  - Kann also § 3 Nr. 25 2. Hs. EnWG übertragen werden? Wohl nein, s. Gesetzesbegründung Strommarktgesetz
- Letztverbraucher dürfte auch hier der Betreiber des Fahrzeugs sein
- Der Ladesäulenbetreiber kann, muss aber nicht der Lieferer sein (je nach vertraglicher Ausgestaltung)

## II. Marktrollen der Akteure bei der E-Mobility

### 3. Marktrollen nach StromStG



**Letztverbraucher,  
Entnehmer**

**Ggf. (aber nicht  
zwingend) Lieferer**

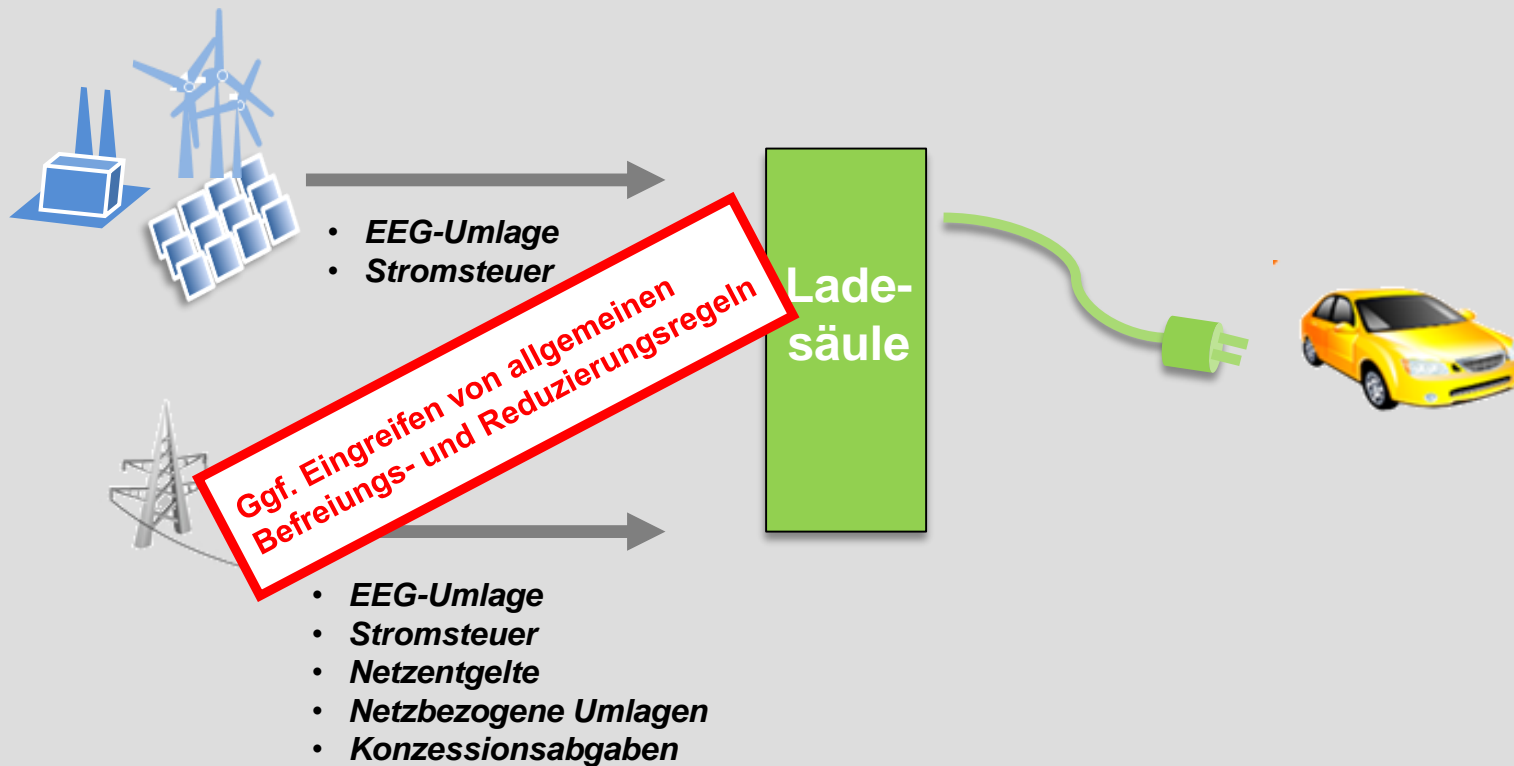
Bild: Fotolia, Petair

# III. Anfall der Strompreisbestandteile für Ladestrom

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

### III. Anfall der Strompreisbestandteile für Ladestrom





## 1. Netzentgelte

- **Netzentgelte** fallen für jede aus dem Netz bezogene kWh an
- Netzentgelte zahlt der Netznutzer (d.h. entweder ein Lieferant (all-inclusiv-Vertrag) oder der Letztverbraucher)
- **EnWG / StromNEV:**
  - Jede Ladesäule gilt als **ein Letztverbraucher** (vgl. § 3 Nr. 25 EnWG)
- **Mögliche Wechselwirkungen bei Privilegierungstatbeständen**
  - **Atypik** (§ 19 Abs. 2 S. 1 StromNEV):
    - Verbräuche an vom Unternehmen selbst betriebenen Ladesäulen (d.h. z.B. kein Pächter) gelten als Letztverbräuche des Unternehmens; daher derzeit wohl unschädlich / nicht abzugrenzen – selbst wenn Dritte laden
    - Dritter Betreiber: keine Einbeziehung möglich / Abgrenzungspflicht
  - **7.000-Std. Regelung** (§ 19 Abs. 2 S. 2 StromNEV): wie § 19 Abs. 2 S. 1 (s.o.)
  - **Singularität** (§ 19 Abs. 3 StromNEV): wie § 19 Abs. 2 S. 1 (s.o.)

- **EEG-Umlage** fällt für jede verbrauchte kWh an (Netzbezug ist irrelevant)
- **EEG-Umlage zahlt**
  - der **Lieferant** (§ 60 Abs. 1 EEG 2017: bei Belieferung) oder
  - der **Letztverbraucher** (§ 61 Abs. 1 EEG 2017: bei Eigenversorgung o. sonst. Sonderkonstellationen, z.B. Belieferung aus dem Ausland)
- **Im EEG ist der Ladesäulennutzer / Fahrzeugbetreiber Letztverbraucher, das bedeutet, wenn**
  - Fremdfahrzeuge geladen werden: Liefersachverhalt i.S.d. EEG
  - Eigene Fahrzeuge geladen werden: kein Liefersachverhalt i.S.d. EEG (aber bei Ladung mit selbst erzeugtem Strom ggf. privilegierter Eigenversorgungssachverhalt, wenn zusätzliche Anforderungen erfüllt sind)

- **Wer ist nach EEG Betreiber der stromverbrauchenden Einheit/Anlage?:**  
Kriterien (BGH/BNetzA):
  - Rechtlicher Zugriff
  - Tatsächlicher Zugriff (Sachherrschaft), Weisungsfreiheit, Verantwortlichkeit (eigenverantwortliche Bestimmung der Anlagenfahrweise)
  - Zieht wirtschaftlichen Nutzen, trägt wirtschaftliches Risiko
  
- Nach dem EEG **keine Bagatellgrenze**, d.h. alle Dritten lösen EltVU-Status / Lieferantenpflichten aus (→ derzeit in der aktuellen Diskussion Verbände/BMWi)
  
- BNetzA nimmt in ihrem (nicht rechtsverbindlichen) Leitfaden Bagatell-Ausnahme an bei zeitweisen Geringverbräuchen, z.B. Putzhilfen, Handwerkern, sowie bei Getränkeautomaten fremder Betreiber an

### Wann liegt bei der Ladung von Elektrofahrzeugen eine Lieferung vor?

- Ausgangsfrage ist jeweils: **Wer ist Betreiber des geladenen Elektromobils?**
  - Fahrzeuge des Unternehmens, die ausschließlich für Unternehmenszwecke genutzt wird → Betreiber des Fahrzeugs ist das Unternehmen → **Eigenversorgung**
  - Fahrzeuge von Dritten (Mitarbeitern, Gästen etc.) → **Lieferung**
  - (P) Teilweise privat genutzte Dienstfahrzeuge
  - (P) Leasingfahrzeuge

- **Stromsteuer** ist für jede „entnommene“ kWh zu zahlen, grds. ebenfalls abhängig vom Letztverbrauch
  
- Es liegt nahe, dass im StromStG der Ladesäulennutzer = Letztverbraucher ist; Folge:
  - Bei Ladung von Drittfahrzeugen Stromsteuerpflicht des Unternehmens nach § 5 Abs. 1 S. 1 StromStG (Leistung von Strom)
  - Bei Ladung von Eigen-Fahrzeugen Stromsteuerpflicht des Unternehmens nach § 5 Abs. 1 S. 2 StromStG (Eigenversorgung)
  
- **Steuerentlastung nach § 9b, bzw. § 10 StromStG:** Für Ladestrom erfolgt ab 1.1.2018 generell keine Entlastung (egal ob Eigen- oder Drittverbrauch!), Ausnahme aber für produktionsintegrierte Fahrzeuge ohne Straßenzulassung (z.B. Flurförderfahrzeuge)

### (P) Wird das Unternehmen durch den Betrieb von Ladesäulen zum „Versorger“ i.S.d. StromStG?

- Wenn ausschließlich voll versteuerter (Liefer-)Strom an (Dritt-) Fahrzeuge abgegeben wird → kein Versorger, vgl. § 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV
- Ausnahme nach § 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV greift nicht, wenn Stromsteuerprivilegien am Standort gelten, z.B. nach § 9 StromStG
- Wenn bereits aus anderem Grund Versorgerstatus besteht (z.B. Dritte am Standort), werden Ladestrommengen ebenfalls erfasst

- Für Pflicht zur Zahlung der **KWKG-Umlage** kommt es auf den **Netznutzer** an, vgl. § 26 Abs. 1 KWKG (d.h. denjenigen, der den Netznutzungsvertrag abgeschlossen hat), dies dürfte in der Regel der Ladesäulenbetreiber sein
- **(P) Unternehmen mit KWKG-Umlagebegrenzung nach § 27 KWKG**
  - Umlagebegrenzung bezieht sich ausdrücklich auf das (stromkostenintensive) Unternehmen (d.h. nicht den Netznutzer)
  - Sind Drittverbräuche von Elektrofahrzeugen demnach abzugrenzen? → JA!
  - Ansonsten besteht Risiko des Verlustes des Privilegs für alle Strommengen

- **Sonstige Netzbezogene Umlagen (§ 19-Strom-NEV-Umlage, Offshore-Haftungsumlagen, AbLaV-Umlage)** knüpfen an den Netznutzer an und basieren auf dem EnWG: deswegen ist davon auszugehen, dass hier § 3 Nr. 25 EnWG gilt und diese grds. vom Ladesäulenbetreiber zu zahlen sind
- Umlagebegrenzungen (nur § 19-StromNEV-Umlage und Offshore-Haftungsumlage) knüpfen jeweils an den Letztverbraucher/das Unternehmen an
  - Hier gilt der Letztverbraucherbegriff des EnWG
  - StromNEV ist EnWG-Verordnung, Offshore steht unmittelbar im EnWG
  - Ladesäulenbetreiber ist als hier Letztverbraucher
  - **Einbeziehung daher möglich**



# IV. Kurzüberblick Meldepflichten

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

Welche weiteren Meldepflichten können bei dem Betrieb einer Ladesäule / bei der Ladung von Elektrofahrzeugen bestehen?

- **Meldepflichten nach EEG 2017:**
  - Bei Ladung von Drittfahrzeugen nach § 74 EEG 2017
  - Bei privilegierter Ladung eigener Fahrzeuge: § 74a EEG 2017
- **Meldepflichten nach StromStG:**
  - Bei Leistung von Strom: Steueranmeldung nach § 8 StromStG
  - Ggf. Beantragung Versorgererlaubnis
- **Meldepflichten nach MaStRV:**
  - Diverse Meldepflichten je nach Marktrolle, u.a.:
    - Ladepunkt als Letztverbraucher (aber nur in Hoch- o. Höchstspannung)
    - Ladepunkt-Betreiber als Lieferant
- **Meldepflichten nach LSV (s. nachf. Folien)**

# V. Marktrollen und Pflichten nach der LSV

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

### Anforderungen nach der Ladesäulenverordnung (LSV)

- Die **Ladesäulenverordnung** gilt grds. nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte
- Nach LSV ist ein Ladepunkt dann **öffentlich zugänglich**,

*„wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem **unbestimmten** oder nur **nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar**en Personenkreis tatsächlich befahren werden kann.“*

# V. Marktrollen und Pflichten nach der LSV

## 1. Anwendungsbereich der LSV

Ist die Ladesäule auf dem RGC-Parkplatz öffentlich zugänglich?



Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin  
26. September 2018

Dr. Franziska Lietz, LL.M.  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de

### Anforderungen nach der Ladesäulenverordnung (LSV)

- Begründung der LSV zur öffentlichen Zugänglichkeit (vgl. BR-Drs. 507/15, S. 11):  
*„Eine etwaige Notwendigkeit des vorherigen **Erwerbs einer Zutrittsberechtigung** schließt die öffentliche Zugänglichkeit eines Ladepunktes nicht aus, sofern die Möglichkeit des Erwerbs der Zutrittsberechtigung **dem Grunde nach jedem eröffnet** ist. Auch kann sich der Betreiber nicht den Anforderungen dieser Verordnung entziehen, indem er unterschiedliche Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung wählt oder anderweitige Maßnahmen ergreift, die ausschließlich oder überwiegend dazu bestimmt sind, anderen Fahrern von Elektromobilen den Zugang zum Ladepunkt zu verwehren.“*
- Aber: „Ladepunkte, die sich auf privaten Carports oder privaten Garageneinfahrten befinden, sind somit grundsätzlich keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Sinne dieser Verordnung.“ (vgl. BR-Drs. 507/15, S. 9)  
(... auch wenn diese regelmäßig nicht beschränkt sind)

Was bedeutet „tatsächliches Befahren“? Beschränkung erforderlich? Reichen (rechtliche) Zutrittsbeschränkungen aus? (z.B. Schild: „Befahren des Parkplatzes nur für Mitarbeiter“)

### Wer ist Adressat der Pflichten nach der LSV?

- Die Pflichten der **Ladesäulenverordnung** gelten grds. nur für deren Betreiber
- Nach § 2 Nr. 12 LSV ist Betreiber,

*„wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt.“*

- Deutliche Ähnlichkeit zu Betreiberbegriff nach BGH/BNetzA, daher im Regelfall wohl parallel auszulegen

### Anforderungen nach der Ladesäulenverordnung (LSV) (Forts.)

- **Pflichten** nach LSV:
  - Nach § 3 LSV: **Steckerstandards** (DIN-Vorgaben sind einzuhalten)
  - Nach § 4 LSV Pflicht zur Ermöglichung des sog. **Punktuellen Aufladens**
  - Nach § 5 LSV: **Melde- und Anzeigepflichten** („Soll“-Vorschriften)
  
- **Ausnahmen** von den Pflichten bestehen für folgende Ladepunkte:
  - Inbetriebnahme vor 14. Dez. 2017 (gilt für alle Pflichten)
  - Ladeleistung von max. 3,7 Kilowatt (Ausnahme nur von § 4 LSV)



### Steckerstandards nach § 3 LSV

- **Normalladepunkte zum Wechselstromladen:** mindestens Steckdosen und Fahrzeugkupplungen jeweils des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2
- **Schnellladepunkte zum Wechselstromladen:** mindestens mit Kupplungen des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2
- **Normal- und Schnellladepunkte zum Gleichstromladen:** mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-3
- **Ausnahme:** Kabellose bzw. induktiv ladende Ladepunkte
- Ein **Ladepunkt** wird als Einrichtung definiert, an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann. Daher bestehen Ladesäulen, an denen mehrere Fahrzeuge gleichzeitig laden können, aus mehreren Ladepunkten, die alle jeweils die geforderten Steckerstandards erfüllen müssen.

## Steckerstandards nach § 3 LSV (Forts.)

### Für welche Ladesäulen gilt die Pflicht zur Einhaltung der Steckerstandards?

- Sind auch **Bestandsanlagen** (Inbetriebnahme vor Inkrafttreten der LSV am 17. März 2016) erfasst?
  - Die Pflicht zur Einhaltung von Steckerstandards besteht „Beim Aufbau“
  - Nach § 2 Nr. 10 LSV „ist der Aufbau eines Ladepunkts dessen Errichtung oder Umbau“
  - D.h. grds. keine Pflicht für Bestandsanlagen
  - **(P): Änderungen / Umbaumaßnahmen** → je nach Einzelfall, derzeit keine verlässliche Grundlage zur Bestimmung des Begriffs „Umbau“

### Punktuelles Aufladen nach § 4 LSV

- **Gefordert ist entweder Auflademöglichkeit ohne Authentifizierung des Nutzers hierbei muss die Ladung**
  - ohne „direkte Gegenleistung“ erfolgen oder
  - gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt möglich sein.
  
- Soll die **bargeldlose Zahlung** möglich sein, ist die Verwendung zulässig
  - eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems bzw. Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder
  - eines gängigen webbasierten Systems.
  
- **Ausnahmen:** Inbetriebnahme vor 14. Dez. 2017 oder Ladeleistung < 3,7 Kilowatt

# V. Marktrollen und Pflichten nach der LSV

## 3. Einzelpflichten: Meldepflichten

### Melde- und Anzeigepflichten nach § 5 LSV

Wer?	Was?	Wem?	Wann?
Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten	Aufbau einer Ladesäule („Errichtung oder Umbau“, vgl. § 2 Nr. 10 LSV)	BNetzA	mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus von Ladepunkten („soll“)
Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten	Außerbetriebnahme einer Ladesäule	BNetzA	Unverzüglich nach Außerbetriebnahme („soll“)
Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten	Betreiberwechsel (Betreiber gem. § 2 Nr. 12 LSV)	BNetzA	Unverzüglich nach Betreiberwechsel („soll“)
Betreiber von Schnellladepunkten	Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Abs. 2 bis 4 LSV	BNetzA	Beim Aufbau („Errichtung oder Umbau“, vgl. § 2 Nr. 10 LSV) und auf Anforderung
Betreiber von Schnellladepunkten, welche vor Inkrafttreten der LSV in Betrieb genommen worden sind (d.h. vor 10.3.2016)	Anzeige des Betriebs + Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 Abs. 2 bis 4 LSV	BNetzA	Keine Frist, d.h. grds. unmittelbar

# V. Marktrollen und Pflichten nach der LSV

## 3. Einzelpflichten: Meldepflichten

### Melde- und Anzeigepflichten nach § 5 LSV

Wer?	Was?	Wem?	Wann?
Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten	Aufbau einer Ladesäule („Errichtung oder Umbau“, vgl. § 2 Nr. 10 LSV)	BNetzA	mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus von Ladepunkten („soll“)
Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten	Außerbetriebnahme einer Ladesäule	BNetzA	Unverzüglich nach Außerbetriebnahme („soll“)
Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten	Betreiberwechsel (Betreiber gem. § 2 Nr. 12 LSV)	BNetzA	Unverzüglich nach Betreiberwechsel („soll“)
Betreiber von Schnellladepunkten	Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Abs. 2 bis 4 LSV	BNetzA	Beim Aufbau („Errichtung oder Umbau“, vgl. § 2 Nr. 10 LSV) und auf Anforderung
Betreiber von Schnellladepunkten, welche vor Inkrafttreten der LSV in Betrieb genommen worden sind (d.h. vor 10.3.2016)	Anzeige des Betriebs + Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 4 LSV	BNetzA	Keine Frist, d.h. grds. unmittelbar

**Diese Anforderungen gelten auch dann, wenn Ladepunkte erst nachträglich öffentlich zugänglich werden!**

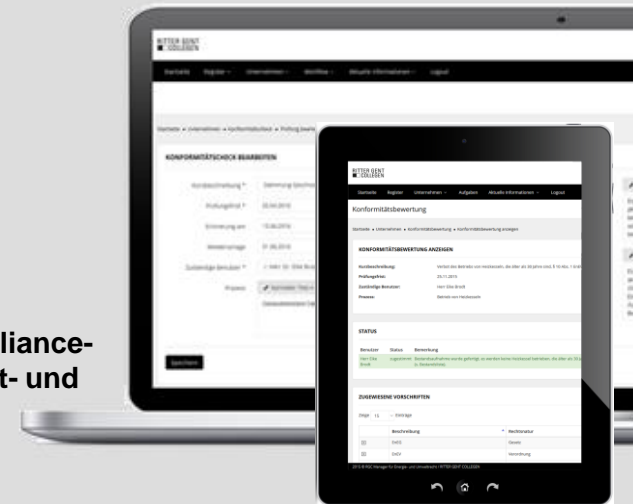
# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**Bereits über  
7.000 Nutzer**

**Bleiben Sie Up-to-Date!  
RGC-News-App ENERGIE,  
UMWELT, ARBEIT: kostenlos  
im App Store und Play Store!**

**RGC-Manager: Ihr Compliance-  
Tool im Energie-, Umwelt- und  
Arbeitssicherheitsrecht**



**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin  
26. September 2018**

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Fachgespräch E-Mobility der Clearingstelle EEG/KWKG  
Berlin**  
26. September 2018

**Dr. Franziska Lietz, LL.M.**  
lietz@ritter-gent.de  
www.ritter-gent.de