

E-Mobility | Deutschland verstärkt Anreize für Investitionen in flächendeckende Ladeinfrastruktur

Mit der "Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland" vom 15. Februar 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Programm zur Vergabe von Fördermitteln in Höhe von EUR 300 Mio. aufgesetzt. Hierdurch soll der vom europäischen Gesetzgeber aufgestellten Verpflichtung, eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis Ende 2020 zu errichten, Rechnung getragen werden. Bereits im vergangenen Jahr hat der deutsche Gesetzgeber zudem wichtige Regulierungsvorgaben erlassen.

Nach derzeitigen Erkenntnissen der Nationalen Plattform Elektromobilität benötigt Deutschland ca. 77.000 Ladesäulen, um das ehrgeizige Ziel, 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2020 auf deutschen Straßen zuzulassen, erreichen zu können. Bislang wurden in Deutschland allerdings erst ca. 7.000 Ladestationen errichtet, so dass derzeit noch ein zusätzlicher Bedarf von über 70.000 öffentlich zugänglichen Ladesäulen besteht. Die bislang realisierten Pilotprojekte zeigen jedoch, dass sich die Ladepunkte in naher Zukunft ohne staatliche Hilfe nicht wirtschaftlich betreiben lassen. Aus diesem Grund werden für den Aufbau einer öffentlich zugänglichen flächendeckenden Ladeinfrastruktur EUR 200 Mio. für 5.000 Schnellladepunkte und EUR 100 Mio. für 10.000 Normalladepunkte zur Verfügung gestellt.

Förderung

Die Fördermittel werden im Wege von Förderaufrufen vergeben. Der erste Förderaufruf ist bereits am 15. Februar 2017 von der zuständigen Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen ("BAV") veröffentlicht worden. Anträge zur Förderung von Ladeinfrastruktur können innerhalb dieses ersten Förderaufrufs vom 1. März 2017 bis zum 28. April 2017 beim BAV eingereicht werden. Die Anträge werden grundsätzlich in der Reihenfolge ihres Eingangs bewilligt. Die Bewilligung erfolgt solange, bis die maximal förderfähige Anzahl an Schnellladepunkten bzw. die Höhe der festgelegten Fördermittel für Normalladeinfrastruktur erreicht ist.

Bei den weiteren Förderaufrufen erfolgt die Vergabe der Fördermittel nicht nach der Reihenfolge des Eingangs der Anträge, sondern im Wege der Ausschreibung. Dabei erhalten in

der Regel diejenigen Antragsteller einen Zuschlag, deren Projekt pro kW Ladeleistung die geringsten Förderkosten verursacht.

Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Deutschland mit einem oder mehreren Ladepunkten einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses (und ggf. eines Pufferspeichers) sowie der Montage der Ladestation. Die Ausgaben für die Planung, den Genehmigungsprozess und den Betrieb sind hingegen nicht von der Förderung erfasst. Ein Ladepunkt ist öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann.

Erfasst sind daher etwa auch Parkplätze von Einkaufszentren oder Kinos.

Höhe der Förderung beim ersten Förderauftrag

Mit dem ersten Aufruf zur Antragseinerreichung werden bis zu EUR 10 Mio. für Normalladeinfrastruktur bereitgestellt sowie bis zu 2.500 Schnellladepunkte per Investitionszuschuss gefördert. Dabei sind die folgenden Förderhöchstsätze anwendbar:

- bei Normalladepunkten bis einschließlich 22 kW mit bis zu max. 40 % der Investitionsausgaben bis höchstens EUR 3.000 pro Ladepunkt,
- bei Schnellladepunkten kleiner als 100 kW mit bis zu max. 40 % der Investitionsausgabe bis höchstens EUR 12.000 pro Ladepunkt,
- bei Schnellladepunkten ab einschließlich 100 kW mit bis zu max. 40 % der Investitionsausgabe bis höchstens EUR 30.000 pro Ladepunkt.

Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort gefördert mit einem prozentualen Anteil von:

- bis zu max. 40 % der Investitionsausgaben bis höchstens EUR 5.000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz,
- bis zu max. 40 % der Investitionsausgaben bis höchstens EUR 50.000 für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

Die vergebenen Mittel werden nachschüssig gegen Ausgabennachweis ausbezahlt.

Fördervoraussetzungen

Eine Förderung ist nur möglich, wenn mit dem Vorhaben nicht bereits vor

Bewilligung der Zuwendung begonnen wurde. Als Vorhabenbeginn ist generell der Abschluss eines Lieferungs- oder Leistungsvertrages für das Vorhaben anzusehen. Planung, Genehmigungsverfahren etc. gelten dagegen nicht bereits als Beginn des Vorhabens.

Neben der Einhaltung bestimmter technischer Vorgaben (z.B. die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur) sind insbesondere die folgenden Voraussetzungen zu erfüllen:

- Die Mindestbetriebsdauer der Ladeinfrastruktur muss grundsätzlich sechs Jahre betragen.
- Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien (nachzuweisen über einen zertifizierten Grünstromliefervertrag) oder aus vor

Kernpunkte Förderung

- Erste Förderanträge können ab dem 1. März 2017 beim BAV eingereicht werden
- Förderfähig sind öffentlich zugängliche Ladepunkte einschließlich des Netzanschlusses sowie der Montage der Ladestation
- Fördervoraussetzungen sind insbesondere eine Mindestbetriebsdauer von sechs Jahren sowie eine Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Energien
- Nach dem ersten Förderauftrag erfolgt die Vergabe der Mittel per Ausschreibungen anhand der geringsten Förderkosten pro kW

Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammen.

- Um die Förderquote voll auszuschöpfen, muss der Zugang zur Ladesäule 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche ermöglicht werden.
- Für die Bewilligung von Fördermitteln muss eine Standortfestlegung durch den Antragsteller erfolgen.
- Die Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme soll grundsätzlich nicht länger als zwölf Monate betragen.

Regulatorischer Rahmen

Neben der Förderung sind auch die regulatorischen Vorgaben ein wesentlicher Treiber für die Etablierung einzelner Betreibermodelle. Lange Zeit war unklar, ob Ladepunkte zum Netz gehören - und ihre Betreiber daher den für Netzbetreiber geltenden allgemeinen Anschluss- und Zugangsverpflichtungen des Energiewirtschaftsgesetzes ("EnWG") unterliegen - oder ob für sie ein eigener, flexiblerer Regelungsrahmen gilt. Der deutsche Gesetzgeber hat diese Frage bereits im vergangenen Jahr entschieden und zudem wichtige Weichenstellungen getroffen. Zukünftig sind jedoch weitere Konkretisierungen und Ergänzungen des regulatorischen Rahmens erforderlich. Insbesondere müssen die europäischen Vorgaben in nationales Recht umgesetzt werden.

Geltung des EnWG bis zur Ladesäule

Das EnWG enthält nunmehr Klarstellungen zur Einordnung von (öffentlich zugänglichen wie auch sonstigen)

Ladesäulen als Verbrauchsstellen und der daraus resultierenden energiewirtschaftsrechtlichen Rechte und Pflichten sowie Anforderungen an ihre Betreiber.

Ladesäule nicht Teil des Netzes, sondern Verbrauchsstelle

Durch eine Ergänzung der Definition des Letztverbrauchers in § 3 Nr. 25 EnWG ("*auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich*") werden Betreiber von Ladepunkten für Elektromobile hinsichtlich ihres Strombezugs im Rahmen des EnWG den Letztverbrauchern gleichgestellt. Damit wird die bereits seit längerem in der Branche aufgestellte Forderung umgesetzt, dass Ladepunkte nicht Bestandteil des Stromnetzes und Betreiber von Ladepunkten *per se* keine Energieversorgungsunternehmen sein sollen. Das EnWG soll mithin nach dem Willen des Gesetzgebers grundsätzlich allein bis zur Ladesäule gelten. Ein abweichendes Konzept, bei dem die Ladepunkte Teil des Netzes und über Netzentgelte zu finanzieren wären, widerspräche nicht nur der praktischen Handhabung, sondern würde auch die notwendigen privaten Investitionen in den Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie die Weiterentwicklung von Geschäftsmodellen behindern (BT-Drs. 18/7317, S. 114).

Geltung der Pflichten nach dem EnWG lediglich im Verhältnis zwischen Netzbetreiber bzw. Energielieferant und Ladepunktbetreiber

Für die Anwendung der energiewirtschaftsrechtlichen Pflichten nach dem EnWG bedeutet dies Folgendes:

- Betreiber von Ladepunkten haben gegenüber den Netzbetrei-

bern Anspruch auf diskriminierungsfreien Netzanschluss (§ 17 EnWG) und -nutzung (§ 20 EnWG).

- Für das Verhältnis zwischen Betreiber und Kunden der Ladepunkte soll das EnWG - dies hat der Gesetzgeber mit seiner Einordnung der Ladesäulen als Letztverbrauch entschieden - jedoch nicht gelten.
- An den Ladepunkten besteht dementsprechend auch keine Pflicht zur Grund- und Ersatzversorgung (§§ 36 ff. EnWG) und die Weitergabe von Strom durch die Betreiber der Ladepunkte unterliegt nicht den Transparenz- und Informationspflichten für Energielieferverträge und Abrechnungen (§§ 40 ff. EnWG).
- Betreiber von Ladepunkten sind nicht zur Anzeige einer Energiebelieferung (§ 5 EnWG), sondern, vorbehaltlich des Erlasses einer entsprechenden Verordnung, zur Registrierung der Ladepunkte in sog. Marktstammdatenregister (§ 111f Nr. 2 lit. b)cc) EnWG) verpflichtet.

Die Gleichstellung des Strombezugs der Ladepunkte mit dem Letztverbrauch gilt allerdings nur für das EnWG und darauf basierende Verordnungen, nicht aber auch für andere Gesetze, in denen der Letztverbrauch von Strom abweichend geregelt ist. Aus diesem Grund bleibt die Verpflichtung des Ladepunktbetreibers zur Zahlung der EEG-Umlage für den an seine Kunden gelieferten Strom grundsätzlich bestehen (vgl. die Gesetzesbegründung, BT-Drs. 18/7317, S. 73).

Betrieb von Ladepunkten durch Elektrizitätsversorgungsunternehmen, Verteilernetzbetreiber und sonstige Unternehmen möglich

Als Betreiber der Ladesäulen kommen unterschiedliche Akteure in Betracht. Die Gesetzesbegründung zur Ergänzung der Definition des Letztverbrauchers in § 3 Nr. 25 EnWG (BT-Drs. 18/7317, S. 73) spricht zwar ausdrücklich nur den Betrieb von Ladepunkten durch Elektrizitätsversorgungsunternehmen an. Mangels entgegenstehender Regelungen können sich aber auch andere Unternehmen, u.a. auch Verteilernetzbetreiber sowie sonstige Marktakteure, insbesondere Automobilhersteller, IT-Unternehmen oder Joint Ventures, am Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur beteiligen.

Kernpunkte Regulierung

- Das EnWG schafft Klarheit hinsichtlich der Einordnung von Ladepunkten als Verbrauchsstellen
- Betreiber von Ladepunkten können unterschiedlichste Unternehmen sowie Joint Ventures sein
- Der EU-Standard für Stecker erlaubt europaweite technische Interoperabilität
- Der regulatorische Rahmen ermöglicht die Implementierung verschiedener Betreibermodelle

Verteilernetzbetreiber müssen jedoch beachten, dass sie durch den Betrieb von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge mitunter zu vertikal integrierten Energieversorgungsunternehmen (§ 3

Nr. 38 EnWG) werden können mit der Folge, dass sie den Vorgaben des EnWG zur informationellen, buchhalterischen, rechtlichen und operativen Entflechtung (§§ 6a bis 7a EnWG) unterliegen. Denn ob die Gleichstellung von Strombezug der Ladepunkte und Letztverbrauch in § 3 Nr. 25 EnWG zugleich auch verhindert, dass die Weitergabe von Strom am Ladepunkt an Dritte als "*Vertrieb von Elektrizität*" im Sinne von § 3 Nr. 38 EnWG anzusehen ist, erscheint zumindest diskussionswürdig.

Im Übrigen sollten sich Verteilernetzbetreiber bereits jetzt mit den zusätzlichen Vorgaben auseinandersetzen, welche die Europäische Kommission in ihrem Entwurf für eine Richtlinie über gemeinsame Regeln für den Elektrizitätsbinnenmarkt vom 30. November 2016 (COM(2016) 864 final, Teil des sog. EU-Winterpakets) skizziert hat. Nach Art. 33 dieses Entwurfs sollen die Mitgliedstaaten den Verteilernetzbetreibern einen Betrieb von Ladepunkten nur erlauben dürfen, wenn insbesondere andere Parteien nach einem offenen und transparenten Ausschreibungsverfahren kein Interesse bekundet haben. Zudem sollen die Aktivitäten von Verteilernetzbetreibern im Zusammenhang mit Ladepunkten auslaufen, wenn zukünftige Untersuchungen ergeben, dass der Betrieb der Ladeinfrastruktur auch durch andere Marktteilnehmer möglich ist. Damit stellt der europäische Gesetzgeber klar, dass er den Betrieb von Ladepunkten zumindest langfristig nicht primär als Aufgabe der Verteilernetzbetreiber ansieht und unterstreicht das auch für andere Marktteilnehmer bestehende Potential der Elektromobilität.

Spezielles Verordnungsrecht und allgemeines Zivilrecht ab der Ladesäule

Weitergehende Vorgaben für den Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur sind in der "Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile" (Ladesäulenverordnung - LSV) aus dem Jahre 2016 sowie in der europäischen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU) enthalten.

Gewährleistung von technischer Interoperabilität durch die Ladesäulenverordnung

In der LSV ist vorgegeben, dass grundsätzlich alle ab dem 17. Juni 2016 in Betrieb genommenen Normal- und Schnellladepunkte zumindest mit Steckdosen bzw. Kuppelungen des Typs 2 gemäß DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014 (bei Wechselstrom) bzw. des Typs Combo 2 gemäß DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012 (bei Gleichstrom) ausgerüstet werden müssen. Dieses auch als "Mennekes-Stecker" bezeichnete System ist in Anhang II zur Richtlinie 2014/94/EU als europäischer Standard festgelegt worden und gewährleistet somit eine technische Interoperabilität der Ladesäulen über Deutschland hinaus.

Möglichkeit zur Aufsetzung verschiedener Betreibermodelle

In Hinblick auf die Ausgestaltung der vertraglichen Beziehungen insbesondere zwischen den Ladepunktbetreibern und deren Kunden sowie Drittanbietern enthält die LSV keine Regelungen. Entsprechende Vorgaben sind aber in der Richtlinie 2014/94/EU

enthalten, die jedoch noch in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Eine entsprechende Folgeverordnung der LSV ist daher bereits angekündigt. Diese muss insbesondere die folgenden Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU berücksichtigen:

- Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten sollen von jedem Elektrizitätsversorgungsunternehmen Strom beziehen können.
- Betreiber von Ladepunkten sollen ihre Leistungen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen auf vertraglicher Grundlage gegenüber ihren Kunden erbringen können, insbesondere auch im Namen und Auftrag anderer Dienstleister.
- Zugleich sollen die Nutzer von Elektrofahrzeugen die Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge an öffentlich zugänglichen Ladepunkten aufzuladen, ohne dass ein Vertrag mit dem betreffenden Energieversorgungsunternehmen oder Betreiber des Ladepunkts geschlossen werden muss (Roaming).

Die europäischen Vorgaben in der Richtlinie 2014/94/EU sehen also einen flexiblen Rahmen vor, der verschiedene Modelle für den Betrieb von Ladepunkten zulässt. Zwingend erforderlich ist jedoch stets, dass den Nutzern von Elektrofahrzeugen an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten die Möglichkeit von *ad hoc*-Aufladungen (im Wege des Roamings) zur Verfügung steht.

Diese aus der Richtlinie 2014/94/EU resultierende Verpflichtung wird bereits in der Förderrichtlinie vom 15. Februar 2017 aufgegriffen. Eine Förderung kann daher nur erhalten, wer sicherstellt, dass auch Vertragskunden anderer Anbieter den Ladepunkt nutzen können. Außerdem ist

nach den Förderbedingungen sicherzustellen, dass keine Authentifizierung erforderlich ist oder diese allein der Abwicklung eines bargeldlosen Zahlungsvorgangs dient.

Verpflichtung zur transparenten und diskriminierungsfreien Preisgestaltung

Nach Art. 4 Abs. 10 der Richtlinie 2014/94/EU müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Preise, die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechnet werden, angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nicht diskriminierend sind. Zwar wurde diese Regelung bislang noch nicht ins deutsche Recht implementiert.

Da Deutschland aber zur Umsetzung verpflichtet und daher eine entsprechende Regelung für das deutsche Recht in der Folgeverordnung zur LSV zu erwarten ist, sollten die Betreiber von Ladesäulen diese Regelung bereits gegenwärtig bei der Ausarbeitung ihrer Betreibermodelle berücksichtigen. Darüber hinaus sollten bei der rechtlichen Ausgestaltung der Betreibermodelle insbesondere auch das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (§§ 305 ff. BGB) sowie die kartellrechtlichen Vorgaben beachtet werden.

Für nähere Erläuterungen steht Ihnen das Energie & Infrastruktur Team von Clifford Chance gerne zur Verfügung.

Ihre Kontakte

Dr. Björn Heinlein

Partner, Düsseldorf

T: +49 211 4355-5099

E: bjoern.heinlein@cliffordchance.com

Dr. Mathias Elspaß

Partner, Düsseldorf

T: +49 211 4355-5260

E: mathias.elspass@cliffordchance.com

Dr. Martin Weitenberg

Counsel, Düsseldorf

T: +49 211 4355-5110

E: martin.weitenberg@cliffordchance.com

Steffen Knepper

Associate, Düsseldorf

T: +49 211 4355-5118

E: steffen.knepper@cliffordchance.com

Diese Publikation dient der allgemeinen Information und ersetzt nicht die Beratung im Einzelfall. Wenn Sie Fragen haben oder weitere Informationen wünschen, wenden Sie sich bitte an die Autoren oder Ihren üblichen Ansprechpartner bei Clifford Chance.

www.cliffordchance.com

Clifford Chance, Königsallee 59, 40215 Düsseldorf

© Clifford Chance 2017

Clifford Chance Deutschland LLP ist eine Limited Liability Partnership mit Sitz in 10 Upper Bank Street, London E14 5JJ, registriert in England und Wales unter OC393460. Die Gesellschaft ist mit einer Zweigniederlassung im Partnerschaftsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter PR 2189 eingetragen.

Die nach § 5 TMG und §§ 2, 3 DL-InfoV vorgeschriebenen Informationen finden Sie unter: www.cliffordchance.com/deuregulatory

Abu Dhabi ■ Amsterdam ■ Bangkok ■ Barcelona ■ Beijing ■ Brussels ■ Bucharest ■ Casablanca ■ Dubai ■ Düsseldorf ■ Frankfurt ■ Hong Kong ■ Istanbul ■ Jakarta* ■ London ■ Luxembourg ■ Madrid ■ Milan ■ Moscow ■ Munich ■ New York ■ Paris ■ Perth ■ Prague ■ Rome ■ São Paulo ■ Seoul ■ Shanghai ■ Singapore ■ Sydney ■ Tokyo ■ Warsaw ■ Washington, D.C.

*Linda Widyati & Partners in association with Clifford Chance.

Clifford Chance has a best friends relationship with Redcliffe Partners in Ukraine.

Clifford Chance has a co-operation agreement with Abuhimed Alsheikh Alhagbani Law Firm in Riyadh.