Deloitte.

URL: http://mobile.deloitte-tax-news.de/unternehmensrecht/elektromobilitaet-ladesaeulenverordnung-in-kraft-getreten.html

22.04.2016

Unternehmensrecht

Elektromobilität: Ladesäulenverordnung in Kraft getreten

Mit Wirkung zum 17. März 2016 ist die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom 09.03.2016 in Kraft getreten.

Die LSV ist neben dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) eine weitere Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität und dient der Umsetzung der am 17.11.2014 in Kraft getretenen EU-Richtlinie zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI-Richtlinie).

Neben der Regelung von technischen Anforderungen für benutzte Steckdosen und Fahrzeugkupplungen trifft der Verordnungsgeber auch Bestimmungen zur Überwachung der Erfüllung dieser Voraussetzungen durch die Bundesnetzagentur (s. hierzu unseren Beitrag in den Deloitte Tax-News zum Entwurf der LSV). Neben den Regelungen zu technischen Anforderungen ist vor allem der Kreis der verpflichteten Betreiber von Ladepunkten geregelt. Der Verordnungsgeber bleibt insoweit allerdings eine klare Definition schuldig.

Anwendungsbereich – Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte
Für die Betreiber von Ladeinfrastruktur ist die Frage, ob ein Ladepunkt als „öffentlich zugänglich" zu qualifizieren ist von zentraler Bedeutung: nur öffentlich zugängliche Ladepunkte unterfallen dem Anwendungsbereich der LSV. Öffentlich zugänglich ist ein Ladepunkt nach § 2 Nr. 9 LSV immer dann, wenn

- er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet,
- dieser von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbaren Personenkreis
- tatsächlich befahren werden kann.

Der Verordnungsgeber knüpft demnach die Definition vor allem an den Standort des Ladepunkts und den Personenkreis, der örtlichen Zugang hierzu hat. Entsprechend ist die öffentliche Zugänglichkeit im öffentlichen Straßenraum regelmäßig gegeben. Auch bei Ladepunkten auf privatem Grund, der von einem unbestimmten Personenkreis bzw. nur nach allgemeinen Kriterien bestimmbaren Personenkreis genutzt werden kann, wie etwa bei Kundenparkplätzen von Einkaufscentern, Quartiersgaragen, privat betriebenen Parkhäusern an Flughäfen und Bahnhöfen, ist die öffentliche Zugänglichkeit anzunehmen.

Ladepunkte in privaten Carports oder Garageneinfahrten sollen ausweislich der Verordnungsbegründung nicht öffentlich zugänglich sein, da diese nicht für eine unbestimmte Personengruppe erreichbar seien. Dies ergibt sich allerdings schon aus einer richtlinienkonformen Auslegung der LSV. Denn anders als die LSV setzt die AFI-Richtlinie voraus, dass der Betreiber eines Ladepunkts Ladestrom anbietet. Dieses Merkmal fehlt zwar in der LSV, wäre aber ein sinnvolles Abgrenzungskriterium gewesen – denn systematisch soll ja vor allem das öffentliche Angebot von Ladestrom erfasst werden.

Die AFI-Richtlinie definiert die öffentliche Zugänglichkeit im Übrigen ähnlich. Danach können öffentlich zugängliche Ladepunkte auch solche sein, die sich im Privateigentum befinden und über Ladekarten oder Entgeltzahlung öffentlich zugänglich sind, oder ein Ladepunkt einer Car-Sharing-Organisation, bei der Dritten der Zugang durch Mitgliedschaft ermöglicht wird. Sogar ein Ladepunkt, zu dem private Nutzer aufgrund einer Genehmigung oder Mitgliedschaft physischen Zugang haben können, soll als öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten (Erwägungsgrund 26).

In der Praxis dürfte es in bestimmten Fallgestaltungen zu Abgrenzungsschwierigkeiten kommen. Insoweit ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit ein Betreiber die Nachweis- und Anzeigepflichten erfüllen muss.

Anzeige- und Nachweispflichten
Die ab dem 17. Juni 2016 in Betrieb genommenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte

müssen bestimmte technische Mindestanforderungen erfüllen, die gesondert für Normalladepunkte und Schnellladepunkte definiert sind. Die Anforderungen gelten für

- den Aufbau (Errichtung oder Umbau) und
- den Betrieb

von Ladepunkten.

Die Betreiber von Ladepunkten müssen der BNetzA schriftlich oder elektronisch und mit einer Frist von mindestens vier Wochen den geplanten Beginn des Aufbaus sowie unverzüglich die Außerbetriebnahme sowie den Betreiberwechsel von Ladesäulen anzeigen. Des Weiteren muss die Einhaltung der technischen Anforderungen nachgewiesen werden.

Betreiber öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte, die vor Inkrafttreten der Verordnung in Betrieb genommen worden sind, müssen den Betrieb anzeigen und zumindest die Konformität mit den Anforderungen aus § 49 EnWG nachweisen. Dies gilt nicht für Betreiber von Normalladepunkten.

Zukünftiger Rechtsrahmen für Ladepunktbetreiber
Nach Maßgabe des Bundesrats hat die Bundesregierung eine Frist für die Umsetzung einer Folgeverordnung in § 1 LSV aufgenommen (18.11.2016). In der Verordnung sollen Regelungen zum Betrieb von Ladepunkten, wie etwa die Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung getroffen werden.

Diese Folgeverordnung wird damit den durch die AFI-Richtlinie vorgezeichneten Rechtsrahmen für Ladeinfrastruktur aufnehmen. Dieser soll einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien schaffen, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind. Insoweit geht die AFI-Richtlinie grundsätzlich von einem nicht-regulierten Markt aus.

Die AFI-Richtlinie will insoweit vor allem den diskriminierungsfreien Betrieb der Ladeinfrastruktur gewährleisten. Maßgabe ist daher, dass

- die Betreiber von Ladeinfrastruktur diskriminierungsfrei Strom von Versorgungsunternehmen beziehen können;
- die Verteilnetzbetreiber diskriminierungsfrei Zugang zu ihrem Netz gewähren;
- die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten diskriminierungsfrei Zugang zum Ladepunkt gewähren und nicht-diskriminierende Preise anbieten sowie den Zugang nicht an den vorherigen Abschluss von Verträgen knüpfen (d.h. Spontan-Ladevorgänge ermöglichen).

Die EU verfolgt daher einen der “essential facilities doctrine“ ähnlichen Ansatz und will sicherstellen, dass Ladepunktbetreiber keine Zugangsbarrieren schaffen. Es bleibt abzuwarten, wie der deutsche Verordnungsgeber diese Maßgaben umsetzen wird. Zum einen ist hier ein regulatorischer Ansatz (ähnlich der Netzzugangsregulierung) denkbar. Zum anderen ist ein eher repressiver, kartellrechtlicher Ansatz möglich, der sich auf geringe Vorgaben beschränkt und die repressive Marktaufsicht dem Bundeskartellamt überlässt. Letzterer würde eher dem Wettbewerbsansatz der EU entsprechen.

Letztlich wird flankierend das EnWG dergestalt geändert werden, dass Ladepunktbetreiber als Letztverbraucher der Elektrizität anzusehen sind. Dementsprechend finden einige regulatorische Vorschriften auf das Verhältnis zwischen Ladepunktbetreiber und Ladekunden keine Anwendung. Diese Entscheidung ist aus praktischer Sicht zu begrüßen und eröffnet unterschiedlichen Geschäftsmodellen mehr Möglichkeiten (z.B. eine Abrechnung nach Standzeit, pauschal ohne Abrechnung nach kWh).

www.deloitte-tax-news.de

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko. Deloitte GmbH übernimmt keinerlei Garantie oder Gewährleistung noch haftet sie in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grunde empfehlen wir stets, eine persönliche Beratung einzuholen.

This client information exclusively contains general information not suitable for addressing the particular circumstances of any individual case. Its purpose is not to be used as a basis for commercial decisions or decisions of any other kind. This client information does neither constitute any advice nor any legally binding information or offer and shall not be deemed suitable for substituting personal advice under any circumstances. Should you base decisions of any kind on the contents of this client information or extracts therefrom, you act solely at your own risk. Deloitte GmbH will not assume any guarantee nor warranty and will not be liable in any other form for the content of this client information. Therefore, we always recommend to obtain personal advice.