

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Eine Aufgabe des
Verteilernetzbetreibers?

31.10.2019 | Markus Adam, Leiter Recht

LichtBlick: Pionier und sinnstiftendes Unternehmen



LichtBlick-FahrStrom®

DAS E-MOBILITÄTSPAKET FÜR IHR ELEKTROAUTO

- Mit LichtBlick-FahrStrom® immer und überall das Elektroauto laden – ganz gleich ob in der eigenen Garage oder unterwegs.
 - Mit dem LichtBlick-Ökostrom Zuhause das E-Auto über die reguläre Steckdose oder die eigene Ladestation laden
 - Unterwegs dank des handlichen LichtBlick-Ladechips Zugang zu über 80.000 öffentlichen Ladestationen in ganz Europa von unserem Kooperationspartner.
 - Die gesamte Abrechnung läuft über LichtBlick



Die neue Richtlinie 2019/944: Gibt es Wettbewerb zwischen Ladesäulenbetreibern?

Die aktuelle EU-Richtlinie für den Strombinnenmarkt geht grundsätzlich von einem Wettbewerb der Ladesäulenbetreiber untereinander aus.

ARTIKEL 33

EINBINDUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IN DAS STROMNETZ

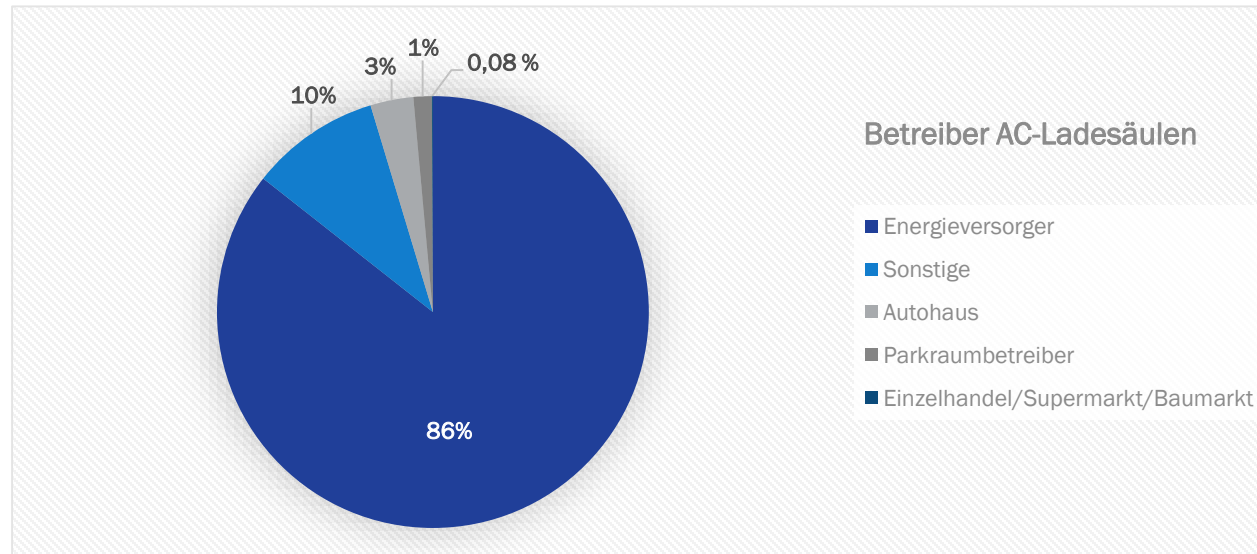
(1) Unbeschadet der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates bieten die Mitgliedstaaten den erforderlichen Regulierungsrahmen, um den Anschluss öffentlich zugänglicher und privater Ladepunkte an das Verteilernetz zu erleichtern. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verteilernetzbetreiber auf diskriminierungsfreie Weise mit den Unternehmen zusammenarbeiten, die Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sind bzw. solche Ladepunkte entwickeln, betreiben oder verwalten, auch in Bezug auf den Anschluss an das Netz.

(2) Verteilernetzbetreibern ist es nicht gestattet, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, mit Ausnahme der Fälle, in denen Verteilernetzbetreiber Eigentümer ausschließlich für den Eigengebrauch bestimmter privater Ladepunkte sind.

Aber gibt es diesen Wettbewerb tatsächlich?

Marktübersicht zu AC-Ladesäulen nach Betreibern

Die bundesweite Marktaufteilung für entgeltliche AC-Ladesäulen nach Art des Betreibers zeigt eine Dominanz der Energieversorger.



Quelle: Ladesäulenverzeichnis der BNetzA, eigene Recherchen, Stand April 2019

- Die Dominanz der Energieversorgungsunternehmen (EVU) ist wenig überraschend, da es sich bei den Ladesäulen um den **Verkauf von Elektrizität an Letztverbraucher** – die Fahrzeugfahrer – handelt. Es betrifft somit das **Kerngeschäft der EVU**.
- Es zeigt sich, dass die Grundannahme einiger Stakeholder, es gäbe Wettbewerb bei der Errichtung und dem Betrieb von Ladesäulen, nicht zutrifft.

Das Branchenselbstverständnis deckt sich mit dem Befund.



Quelle: BDEW-Webseite, Stand Oktober 2019

Ökonomische Vorteile des Verteilernetzbetreibers

Drittanbieter von öffentlichen Ladesäulen können sich – aus vielen Gründen – nicht gegen das örtliche EVU durchsetzen.

- Das EVU, das im Verbund auch das Verteilnetz betreibt, bekommt durch die Konzessionsvergabe auch **Zugriff auf die notwendigen öffentlichen Flächen** für die Ladesäulen – der Wettbewerber typischerweise nicht!
- Das EVU kann auch **Verbundvorteile mit Netz** geltend machen, die zu einem Kostenvorteil und damit letztlich zur Marktbeherrschung führen.
- Die Kostenvorteile entstehen durch die unmittelbare Kenntnis des Verteilnetzes (Inhouse-Abstimmung, schnellerer und kostengünstigerer Anschluss der Ladesäulen).
- Auch können Fixkosten für IT und Personal effizienter (parallel für Netz und Ladesäulen) genutzt werden.
- Das führt zu **fallenden Durchschnittskosten (Skalenvorteile)**. Zusätzlich gibt es **Netzwerkeffekte**. Die Kombination aus Verbund-, Skalen- und Netzwerkeffekten führt zur Dominanz der örtlichen Energieversorger bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur.

Ladesäulen in Deutschland:

Lokale Märkte, von den Energieversorgern dominiert.



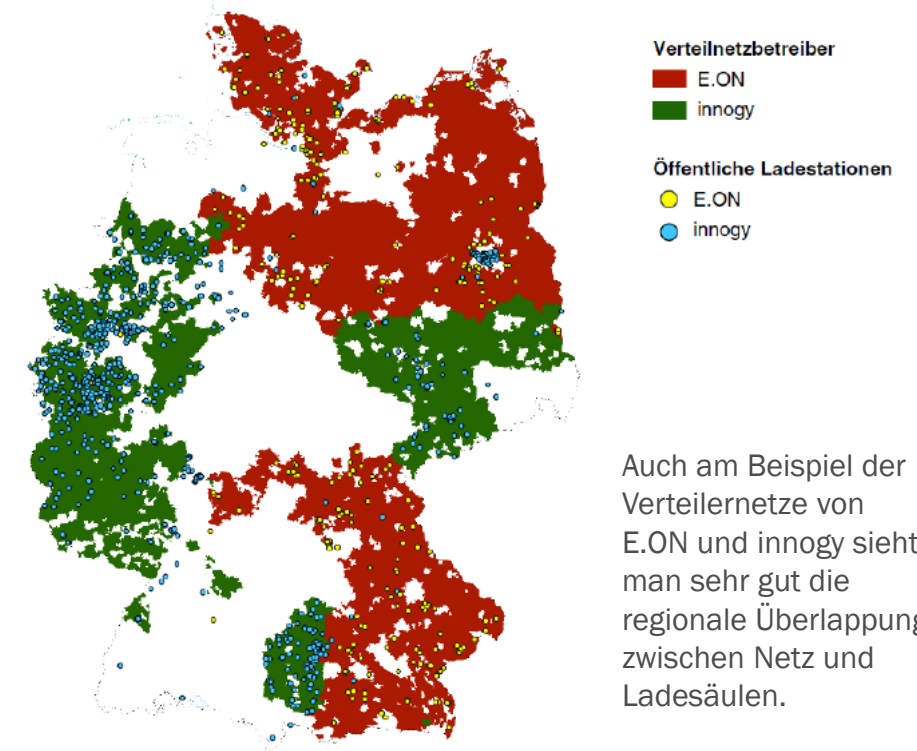
Die Ladesäulen folgen dem örtlichen Verteilernetz

Empirische Daten liefern starke Indizien für Verbundvorteile.

- Beispiel **Hamburg**: Grundversorger ist Vattenfall, die Ladesäulen werden jedoch vom VNB Stromnetz Hamburg betrieben.
- Beispiel **Timmendorfer Strand**: Grundversorger ist E.ON, die Ladesäulen werden jedoch von innogy, der Muttergesellschaft des örtlichen VNB Westnetz, betrieben.
- Beispiel **Hannover**: Der Betrieb der öffentlichen Ladesäulen wurde europaweit ausgeschrieben, den Zuschlag erhielt die energcity AG, die über ihre Tochter energcity Netz GmbH auch das örtliche Verteilnetz in Hannover betreibt.
- Beispiel **Essen**: innogy betreibt von 69 von 71 entgeltlichen AC-Ladesäulen, obwohl die Bezirke in Essen ausgeschrieben werden.
- Beispiel **Berlin**: Der Betrieb der öffentlichen Ladesäulen erfolgt nicht durch den örtlichen Versorger. Der Ausbau ist deutlich langsamer als z.B. in Hamburg (Stand April 2019: 573 AC-Ladepunkte in Berlin und 831 AC-Ladepunkte in Hamburg). These: Fehlende Verbundvorteile in Berlin!

VERTEILUNG VON ÖFFENTLICHEN LADESÄULEN IM NETZGEBIET VON E.ON UND INNOGY

Quelle: BNetzA / LBD



Auch am Beispiel der Verteilernetze von E.ON und innogy sieht man sehr gut die regionale Überlappung zwischen Netz und Ladesäulen.

Öffentliche Ladesäulen sind *nicht* mit Tankstellen vergleichbar

Ladekunden zeigen ein anderes Nachfrageverhalten als Tankkunden, die Märkte für Ladesäulen sind dadurch lokal.

- Bei Tankkunden wird ein Ausweichradius von ca. 30 Minuten angenommen. Dieser Radius definiert den regionalen Markt für Tankstellen, vgl. BGH, Beschl. v. 06.12.2011, KVR 95/10, Rn 33ff.
- Der Ladekunde hat einen solchen Ausweichradius von 30 Minuten aus zwei Gründen nicht:
 1. Aufgrund der geringen Reichweite der Batterie im Vergleich zum Verbrenner wird der Ladekunde keine 30 Minuten nach einer alternativen Ladesäule suchen.
 2. Typischerweise gibt es auch keine alternativen Anbieter in diesem Radius.
- Anders als bei einem Verbrenner, muss das E-Fahrzeug immer geparkt werden – ca. 20 min bei Gleichstromladesäulen und deutlich länger bei Wechselstromladesäulen.



Verbrenner haben einige Kilometer Suchradius ,d.h. es liegt in **regionaler Markt** vor.

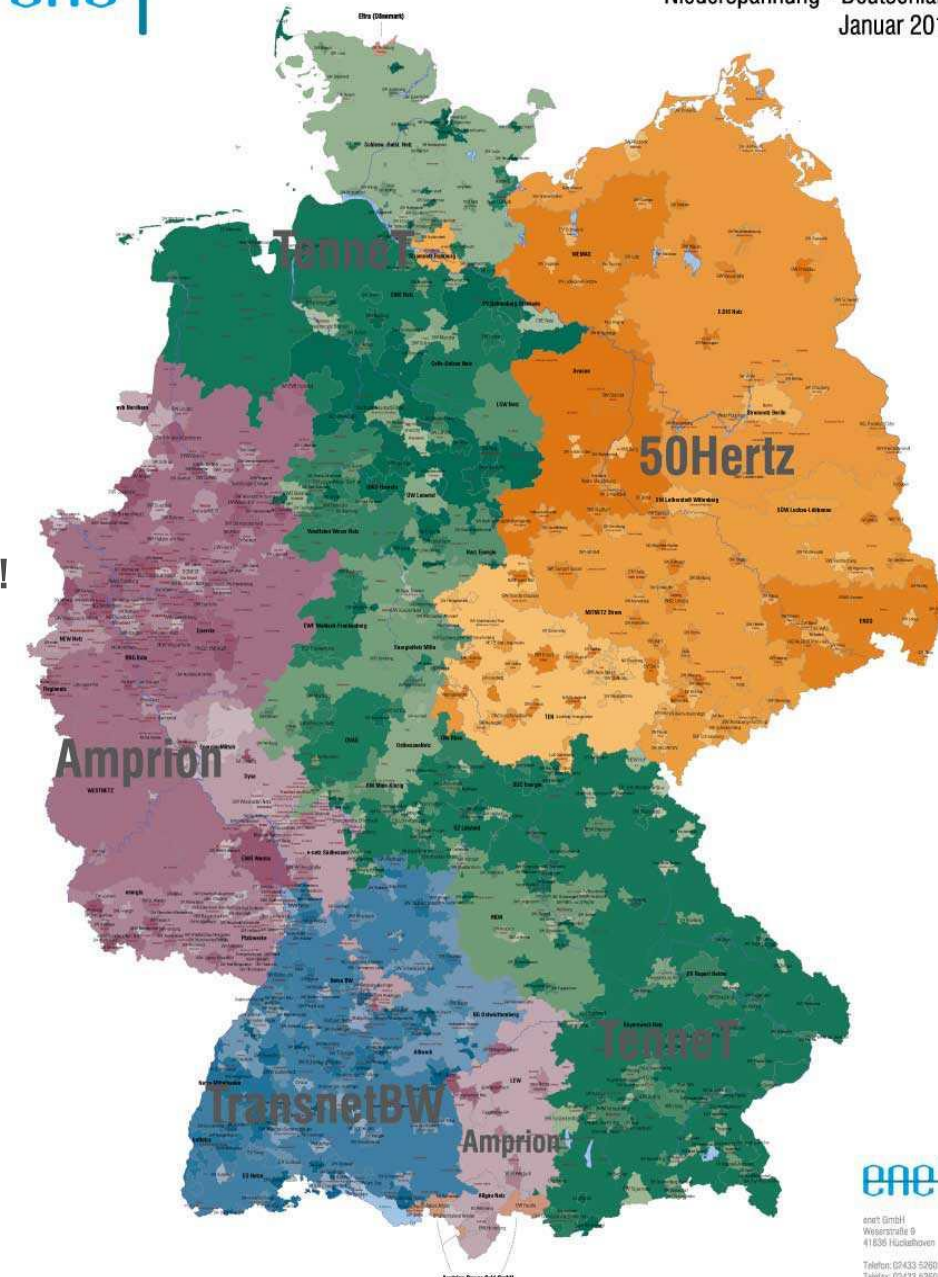


E-Fahrzeuge haben nur wenige hundert Meter Suchradius, d.h. es liegt ein **lokaler Markt** vor

Zwischenfazit: Lokale Märkte, von den örtlichen EVUs dominiert.

Aus ökonomischen Gründen ist der Verteilernetzbetreiber prädestiniert für den Ausbau der öffentlichen Ladesäulen.

- Die lokale Monopolbildung bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur bedeutet kein Unwerturteil, sondern zeigt ökonomische Effizienzen auf.
- Mit anderen Worten: **Der Verteilernetzbetreiber kann es besser als jeder andere!**
- Ein signifikanter Markteintritt von Dritten, die keine EVUs sind, ist bislang ausgeblieben und steht auch nicht zu erwarten.
- Dies deckt sich mit den Erfahrungen anderer Staaten. So war der Ladesäulenbetrieb in Kalifornien
 - im Jahr 2011 den EVUs untersagt,
 - im Jahr 2014 wurde er fallspezifisch erlaubt
 - und seit 2016 ist er verpflichtend für die EVUs.



(Quelle: <https://www.raponline.org/knowledge-center/elektrofahrzeuge-ladeinfrastruktur-kalifornisches-stromsystem/>)

Die Ausnahmegvorschrift in Art. 33 der Strommarkt-Richtlinie

Die Richtlinie weicht in Art. 33 Abs. 3 vom Leitbild des Wettbewerbs der Ladesäulenbetreiber ab und sieht unter engen Voraussetzungen eine Ausnahme vom Verbot des Ladesäulenbetriebs durch VNB vor.

Die Voraussetzungen sind:

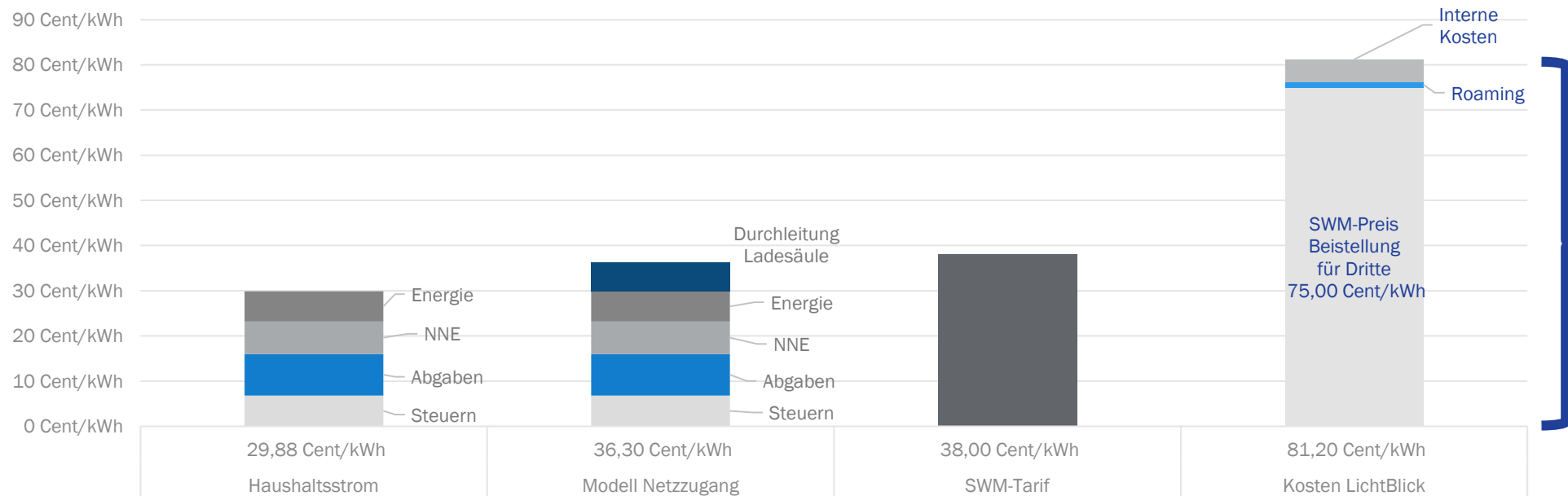
- ein offenes, transparentes und diskriminierungsfreies Ausschreibungsverfahren sowie
- Überprüfung und Genehmigung des Ausschreibungsverfahrens vorab durch die Regulierungsbehörde und
- keine Zuschlagserteilung für Nicht-Verteilnetzbetreiber *oder*
- die Gewinner des Ausschreibungsverfahrens konnten diese Leistungen **nicht zu angemessenen Kosten** und **nicht rechtzeitig erbringen**.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, darf der Verteilernetzbetreiber die Ladepunkte betreiben, muss allerdings Netzzugang gemäß Art. 6 der Richtlinie gewähren.

Wie ist die aktuelle Situation mit Blick auf die Kosten und die rechtzeitige Leistungserbringung?

Kosten: Genau wie im Telekom-Sektor - Roaming ist teuer.

Das Roaming-Modell führt zu hohen Kosten für die Verbraucher und zu einer echten Markteintrittsbarriere für Drittanbieter.



Die Kosten betragen mehr als 200% im Vergleich zum Tarif der SWM.

Quellen: BNetzA Monitoringbericht 2018; Kosten für die Ladesäule eigene Berechnung; SWM-Webseite und iOS-App von NewMotion; Stand: 19.09.2019

- Kartellrechtlich liegt eine Hardcore-Beschränkung vor: Eine massive Preis-Kosten-Schere („margin squeeze“).
- Außerdem: Der Ladesäulenanbieter erzielt zusätzlich rund 1,33 Cent/kWh über den Verkauf von CO2-Credits gemäß der 38. BlmschV, der Drittanbieter hingegen nicht – obwohl der Kunde des Drittanbieters lädt!

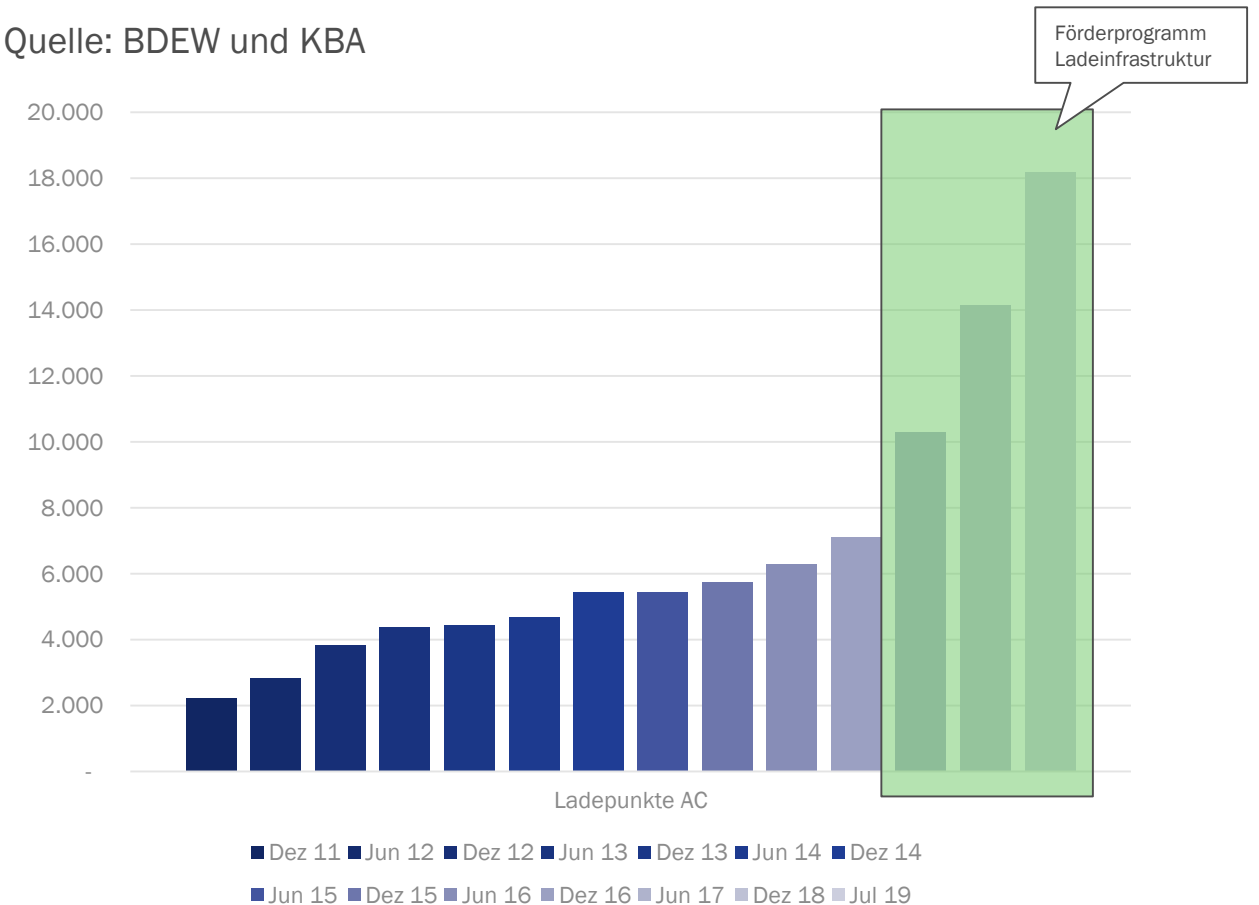
Rechtzeitige Leistungserbringung: Der aktuelle Stand des Ausbaus der Ladeinfrastruktur

OHNE FÖRDERUNG KEIN AUSBAU

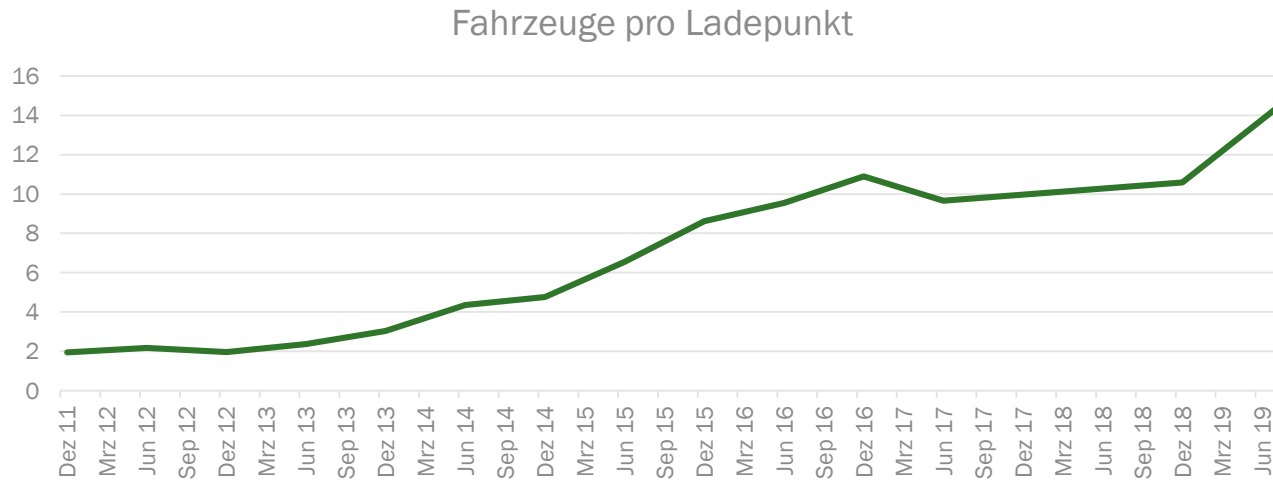
- Bislang gab es vier Aufrufe zur Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit einem Gesamtfördervolumen von bis zu 300 Millionen EUR
- Die staatliche Förderung bewirkte immerhin mehr als eine Verdopplung der Ladepunkte.
- Die staatliche Förderung hilft, ist aber ineffizient. Die max. 3.000 EUR Förderung gehen zu einem großen Teil an Roaming-Anbieter, z.B. Hubeject.

AUSBAU DER AC-LADEPUNKTE

Quelle: BDEW und KBA



Der Aufbau der Ladeinfrastruktur läuft, ist aber zu langsam.



Quelle: BDEW und KBA



- Öffentliche Ladeinfrastruktur ist immens wichtig, denn die Wohneigentumsquote beträgt 51 %, d.h. mindestens jeder zweite Deutsche kann nicht zu Hause laden. In Ballungsgebieten ist der Mieteranteil deutlich höher und die öffentliche Ladesäule um so wichtiger.
- Im Juli 2019 waren laut BDEW rund 18.000 AC-Ladepunkte (20.650 inkl. Schnellladern) errichtet. Die EU-Kommission schlägt 150.000 Ladepunkte ab 2020 vor: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-40_de.htm
- Die EU-Kommission droht mit der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland wegen der fehlenden Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU.

Fazit: Ladesäulen sind teuer und selten.

Der langsame Ausbau des Ladenetzes (trotz Förderung) und die teuren Preise erfüllen schon jetzt den Tatbestand des Art. 33 Abs. 3 der Richtlinie 2019/944.



Es gibt keinen Wettbewerb zwischen den Ladesäulen oder an der Ladesäule, sondern der Betreiber legt den jeweiligen Preis fest.



Die reine Anzahl der Ladepunkte ist zu gering. Ländliche Gebiete sind bisher kaum erschlossen.



Die Ladetarife sind immer noch intransparent und zum Teil deutlich überhöht. Der Ausbau erfolgt nur durch zusätzliche öffentliche Förderung.



Eine rechtzeitige Leistungserbringung oder eine Erbringung zu angemessenen Kosten gemäß Art. 33 Abs. 3 der Richtlinie liegen damit nicht vor.



Der nächste Schritt: Die Ausschreibungsbedingungen

Die Ausnahmevorschrift in Art. 33 Abs. 3 verlangt nach einer Ausschreibung. Dies wirft spannende rechtswissenschaftliche Fragen auf.

- Interessantes Detail: Die Ausschreibung erfolgt durch den Verteilernetzbetreiber (und nicht etwa z.B. durch die Kommune).
- Indem die Vorschrift regelt, dass die Ausschreibung durch den Verteilernetzbetreiber erfolgen soll, wird damit impliziert, dass öffentliche Ladesäulen ein Teil des Netzes sind oder jedenfalls mit diesem assoziiert sind?
 - Dem wird man technisch und ökonomisch ohne weiteres zustimmen können: Verbraucher sind die ladenden Fahrzeuge, d.h. die Ladesäule dient der Weiterleitung und Abgabe von Strom an eine unbestimmte Anzahl von Personen - die Ladesäule als Steckdose zum Netz.
 - Rechtlich: Verteilung ist gemäß § 3 Nr. 37 EnWG „der Transport von Elektrizität ..., um die Versorgung von Kunden zu ermöglichen, jedoch nicht die Belieferung der Kunden selbst“. Dabei ist der Begriff des Netzes aus der Perspektive des Kunden, also desjenigen, der mit Strom beliefert wird, zu sehen, vgl. BGH EnVR 68/10.
- Was wird dann in rechtlicher Hinsicht eigentlich ausgeschrieben, also welches Recht wird vergeben:
 - Ist dies quasi eine Untervergabe des Netzbetriebs oder (nur) eine privilegierte Vergabe von Netzanschlüssen (für Ladesäulen)?

Hoc censeo, et Carthaginem esse delendam!

Die Definition des Strombezugs der Ladepunkte für Elektromobile als Letztverbrauch gemäß § 3 Nr. 25, 2. Halbsatz EnWG verstößt gegen die Begriffsdefinition in Art. 2 Nr. 3 Richtlinie (EU) 2019/944.

- Der dort verwandte Begriff des „Letztverbrauch“ ist ein Synonym für den „Eigenverbrauch“ iSv Art. 2 Nr. 3 Richtlinie (EU) 2019/944. Nur wer Elektrizität für den Eigenverbrauch kauft, ist ein Endkunde/Letzter Verbraucher („final customer“).
- Nach der Rechtsprechung des BGH ist Letztverbrauch ein Verbrauch, der zu einer Energieumwandlung führt. An der Ladesäule wird aber – abzüglich der Leitungsverluste - Strom nur weitergeleitet und nicht umgewandelt.
- Die Ladesäule dient aber ausschließlich der Weiterleitung und dem Verkauf von Strom und nicht als Parkplatz o.ä. (wer parkt, ohne zu Laden, bekommt ein Bußgeld).
- Der Verbrauch im Sinne der Umwandlung findet technisch und tatsächlich im Fahrzeug statt. Dort ist der Wechselrichter AC/DC verbaut, mit dessen Hilfe der Wechselstrom im Fahrzeug zu Gleichstrom für die Batterie umgewandelt wird. Danach wird der Strom dann in kinetische Energie zur Fortbewegung sowie für die In-Car-Versorgung (Entertainment, Navi, Heizung) umgewandelt.

Da kein Eigenverbrauch an der Ladesäule vorliegt, ist die Regelung in § 3 Nr. 25, 2. Halbsatz EnWG europarechtswidrig.

Artikel 33 Abs. 3 etabliert den Netzzugang an der Ladesäule.

Dies gilt erst recht in der Zusammenschau mit Art. 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2019/944.



Bis auf die Ausschreibung liegen die Voraussetzungen gemäß Art. 33 Abs. 3 der Richtlinie 2019/944 liegen vor.



Art. 3 der Richtlinie verlangt einen diskriminierungsfreien Wettbewerb im Strommarkt.



Art. 4 der Richtlinie normiert die freie Lieferantenwahl im Strommarkt.



Aktuell sind Drittanbieter einer Beistellung und einem Margin Squeeze ausgesetzt. Kartellrechtlich lässt sich der Netzzugang daher auch durchsetzen.

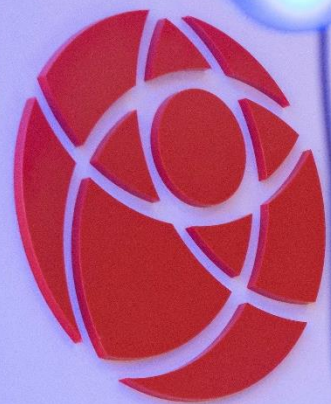


Ausblick: Netzzugang an öffentlichen Ladensäulen

Aktuell kartellrechtlicher Netzzugang, zukünftig auch energierechtlicher Netzzugang.

- **Regulierte Durchleitungsentgelte für die Ladesäule bieten** den Betreibern **eine gute Rendite** und sichern so den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Eine perspektivische **Finanzierung über Netzentgelte** ist gegenüber den derzeitigen Modellen billiger: die Netzkosten Strom betragen rund 25 Mrd. EUR/a. Das notwendige jährliche Investitionsvolumen in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur führt zu keiner signifikanten Erhöhung der Netzentgelte.
- Die zuständige Bundesnetzagentur kann im Rahmen ihrer ohnehin bestehenden Befugnisse der Regulierung der Netze zukünftig auch die Überwachung des **Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur** steuern (Ausbaugeschwindigkeit und -dichte sowie Kosten).
- Verbraucherschutzvorschriften, wie etwa §§ 41, 42 EnWG greifen dann auch an der Ladesäule.





LichtBlick
Generation reine Energie

Kontakt

Markus Adam, LL.M.
Leiter Recht

LichtBlick SE
Zirkusweg 6
20359 Hamburg

Telefon: 040-6360-1241
markus.adam@lichtblick.de
www.lichtblick.de

