

## UPDATE BEIHILFENRECHT

### KOMMISSION STEHT FÖRDERUNG VON LADEINFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROFAHRZEUGE POSITIV GEGENÜBER

#### **Kommission, Beschl. C(2017)753 final v. 13.02.2017 – Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

Die Bundesrepublik Deutschland beabsichtigt mit der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, den Markt für Elektrofahrzeuge durch Einführung eines benutzerfreundlichen Ladeinfrastrukturnetzwerks anzukurbeln. Nach den Erkenntnissen der Behörden ist die Entwicklung einer solchen Infrastruktur wegen der begrenzten Zahl von Elektrofahrzeugen auf einer wirtschaftlichen Grundlage gegenwärtig nicht durchführbar. Zugleich kann sich der Markt für Elektrofahrzeuge ohne eine angemessene Ladeinfrastruktur nicht entwickeln. Die kritische Masse für den Markt, um eine sich selbst tragende Infrastruktur errichten zu können, soll bei einem Betrieb von einer Million Fahrzeuge liegen. Um diese Zahl zu erreichen, will die Bundesregierung die Errichtung der entsprechenden Ladeinfrastruktur durch die Gewährung von Subventionen fördern. Im Gegenzug soll der Betreiber – der in der Regel zugleich der Eigentümer der Infrastruktur sein wird – verpflichtet sein, die Ladeinfrastruktur mindestens sechs Jahre lang zu betreiben bzw. den Betrieb für diesen Zeitraum sicherzustellen. Zudem muss die Elektrizität für den Ladevorgang aus erneuerbaren Energien stammen.

Die Kommission hat mit ihrer Entscheidung die Vereinbarkeit dieser staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt festgestellt. Dabei hat sie die positiven Effekte der Maßnahme auf ihre im Allgemeininteresse liegenden Ziele und die negativen Effekte auf den Handel und den Wettbewerb im Binnenmarkt gegeneinander abgewogen. Zunächst dient die Förderung einem legitimen Ziel im Allgemeininteresse. Insbesondere steht die Maßnahme mit den europäischen Zielen, schadstoffarme Mobilität sicherzustellen und die Benutzung erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zu steigern, im Einklang. Zudem ist ein Eingreifen des Staates erforderlich, da die Ladeinfrastruktur erst bei einer Million Elektrofahrzeuge wirtschaftlich betrieben werden kann und diese Zahl nicht ohne die entsprechende Infrastruktur erreicht werden kann. Schließlich ist die Fördermaßnahme auch erforderlich, da nach den Prognosen der Behörden andere Mittel nicht gleichermaßen erfolgsversprechend wären. Die staatliche Beihilfe vermittelt den erforderlichen Anreizeffekt, da Investoren ohne die Förderung kaum einen Anreiz hätten, in die Infrastruktur zu investieren. Die Richtlinie sieht ein realisierbares Wirtschaftsmodell vor und stellt damit den Anreizeffekt für Investoren sicher. Die Beihilfe ist außerdem verhältnismäßig und vermeidet durch besondere Vorkehrungen übermäßige negative Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel.

#### **Bedeutung für die Praxis**

Die Entscheidung der Kommission unterstreicht das nationale und europäische Anliegen, die Elektromobilität und den Gebrauch von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor massiv auszubauen. Die Bundesregierung hat erkannt, dass eine Ladeinfrastruktur wohl nicht ohne öffentliche Förderung errichtet werden wird, da diese wegen der geringen Zahl von Elektrofahrzeugen derzeit nicht kostendeckend betrieben werden kann. Andersherum kann deren Zahl nur durch Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur nennenswert gesteigert werden.