



Institut suisse de droit comparé
Schweizerisches Institut für Rechtsvergleichung
Istituto svizzero di diritto comparato
Swiss Institute of Comparative Law

E-Avis ISDC 2022

GUTACHTEN ZUR RECHTLICHEN REGELUNG DER LADEINFRASTRUKTUR FÜR FAHRZEUGE

**Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande,
Österreich, Schweden und Vereinigtes Königreich**

Stand: 20.07.2022

Vorgeschlagene Zitierweise: J. Curran / F. Brand / J. Fournier / O. Kwast / C. Pappalardo /
C. Viennet / H. Westermark

Gutachten zur rechtlichen Regelung der Ladeinfrastruktur
für Fahrzeuge, Stand 20.07.2022,
E-Avis ISDC 2022, verfügbar unter www.isdc.ch.

Dieses Dokument darf ausschliesslich zu privaten Recherchezwecken heruntergeladen werden. Jegliche Vervielfältigung zu anderen Zwecken, ob als Ausdruck oder elektronisch, bedarf der Zustimmung des Instituts. Das Schweizerische Institut für Rechtsvergleichung lehnt jede Haftung aus einer anderweitigen als der akademischen Verwendung des Textes ab.

E-Avis ISDC

Série de publications électroniques d'avis de droit de l'ISDC / Elektronische Publikationsreihe von Gutachten des SIR / Serie di pubblicazioni elettroniche di pareri dell'Istituto svizzero di diritto comparato / Series of Electronic Publications of Legal Opinions of the SICL

INHALTSVERZEICHNIS

I.	SACHVERHALT UND FRAGESTELLUNG	4
II.	EINLEITUNG	5
III.	ANALYSE	11
A.	Deutschland	11
1.	Einleitung	11
2.	Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	12
3.	Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur öffentlichen Nutzung	17
4.	Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur privaten Nutzung.....	17
B.	Frankreich	22
1.	Introduction	22
2.	Recharge sur le domaine public.....	23
3.	Recharge dans des lieux accessibles au public sur le domaine privé	24
4.	Recharge dans des emplacements privés sur le domaine privé.....	25
C.	Italien	28
1.	Introduction	28
2.	Charging on public land	31
3.	Charging in publicly available spaces on private land	34
4.	Charging in private spaces on private land.....	35
D.	Niederlande	38
1.	Introduction	38
2.	Charging on public land	40
3.	Charging in publicly available spaces on private land	40
4.	Charging in private spaces on private land.....	46
E.	Österreich	48
1.	Einleitung	48
2.	Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	49
3.	Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur öffentlichen Nutzung	52
4.	Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur privaten Nutzung.....	52
F.	Schweden	55
1.	Introduction	55
2.	Charging on public land	56
3.	Charging in publicly available spaces on private land	58
4.	Charging in private spaces on private land.....	58

G.	Vereinigtes Königreich (England und Wales)	60
1.	Introduction	60
2.	Charging on public land	62
3.	Charging in publicly available spaces on private land	65
4.	Charging in private spaces on private land.....	67

I. SACHVERHALT UND FRAGESTELLUNG

A. Ausgangslage

Das Bundesamt für Wohnungswesen BWO ist an einer rechtsvergleichenden Studie beziehungsweise einem rechtsvergleichenden Überblick im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Berichts zu einem angenommenen Postulat interessiert. Der Bericht soll auch ein Kapitel zum *internationalen rechtlichen Umfeld* bezüglich Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge enthalten und dabei Fragen zum öffentlichen Raum, Mietrecht, Stockwerkeigentum und Baurecht thematisieren.

In Absprache mit dem Institut hat das BWO darum gebeten, das Recht Deutschlands, Frankreichs, Italiens, der Niederlande, Österreichs, Schwedens und des Vereinigten Königreichs zu untersuchen.

B. Fragestellungen

Folgende Frage- und Problemstellungen werden in den jeweiligen Länderberichten behandelt:

1. *Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum*
2. *Ladeinfrastruktur auf privatem Grund zur öffentlichen Nutzung*
3. *Ladeinfrastruktur auf privatem Grund zur privaten Nutzung*

Für jeden dieser Punkte sind die folgenden Fragen zu beantworten:

- a) *Gibt es Gesetze, Verordnungen oder andere rechtliche Regelungen oder sind solche geplant, die zum Ziel haben, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu verlangen, zu fördern oder zu vereinfachen? Wenn ja, welche?*
- b) *Wie und durch wen werden Pflichten durchgesetzt, sollten die Fördermassnahmen auch Pflichten auferlegen?*

II. EINLEITUNG

Überblick

Gesetzgeber, Behörden und politische Entscheidungsträger auf der ganzen Welt spielen eine wichtige Rolle beim Ausbau einer adäquaten und allseits kompatiblen Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Dabei müssen sie allerdings das sprichwörtliche **Problem von der Henne und dem Ei** bewältigen: nämlich, dass sich der Erfolg von Elektroautos im Rahmen hält, solange nicht genügend Lademöglichkeiten vorhanden sind, während nur begrenzt in eine solche Ladeinfrastruktur investiert wird, solange Elektroautos nicht weiter verbreitet sind. Um auf alternative Energieträger umstellen zu können, ist es unerlässlich, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur mit dem wachsenden Markt für Elektroautos Schritt hält.

Das vorliegende Rechtsgutachten untersucht die Erfahrungen von sieben europäischen Rechtsordnungen (**Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Schweden und das Vereinigte Königreich**) auf ihrem Weg von einem Markt mit vorwiegend fossilbetriebenen Autos zu einem Markt mit Autos, die elektrisch, mit Wasserstoff oder anderen CO₂-armen Energieträgern betrieben werden. Das Gutachten befasst sich insbesondere mit rechtlichen Massnahmen, in erster Linie auf nationaler Ebene (sofern vorhanden jedoch auch mit Beispielen für Massnahmen regionaler oder lokaler Behörden), um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privatem Grund zu fördern, zu vereinfachen oder auch zu erzwingen.

Obwohl elektrisch betriebene Fahrzeuge derzeit meist zuhause oder am Arbeitsplatz aufgeladen werden, sind öffentlich zugängliche Ladepunkte unerlässlich für Personen, die keinen Zugang zu privaten Ladepunkten haben, sowie auf langen Fahrten. Sie bieten auch eine praktische Alternative für Eigentümer von Elektroautos, während diese auf öffentlichen Wegen oder Parkplätzen parken oder wenn sie ihr Fahrzeug auf privatem, aber öffentlich zugänglichem Grund abstellen, wie beispielsweise von Restaurants, Hotels oder Einkaufszentren. Die Länderberichte in diesem Gutachten untersuchen all diese Formen der Ladeinfrastruktur, welche wie folgt zusammengefasst werden können: **(1) Laden im öffentlichen Raum; (2) Laden auf privatem, aber öffentlich zugänglichem Grund; sowie (3) privates Laden auf privatem Grund.**

Aufgrund des starken Wachstums der Anzahl von Elektroautos werden **Finanzierungsinitiativen der Regierung und andere Fördermassnahmen** für den Ausbau der Ladeinfrastruktur mehr und mehr von durchsetzbaren Rechtspflichten begleitet oder durch solche ersetzt. Neben den **Minimalvorgaben für technische Standards und zum Verbraucherschutz** finden sich immer mehr Beispiele, in welchen das Recht als Instrument genutzt wird, um ein **Mindestmass an Ladeinfrastruktur zu gewährleisten**. Insbesondere bei Gebäuden, an öffentlichen Strassen und auf Autobahnen. Mithin geht dieses Gutachten auch darauf ein, wie diese rechtlichen Regelungen in den jeweiligen Rechtsordnungen angewendet und umgesetzt werden.

Internationale Trends und EU-Verordnung

Während der Weltmarkt für alle Arten von Autos unter anderem aufgrund der wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Pandemie deutlich zurückgegangen ist, ist der **globale Anteil an Elektroautoverkäufen im Jahre 2020 um 70 % auf ein Rekordhoch von 4.6 % gestiegen**.¹ Etwa 3 Millionen neue Elektroautos wurden 2020 registriert und zum ersten Mal hat Europa China als den grössten Markt für Elektroautos

¹ International Energy Agency, *Global EV Outlook 2021 – Accelerating ambitions despite the pandemic*, April 2021, verfügbar unter <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ed5f4484-f556-4110-8c5c-4ede8bcba637/GlobalEVOutlook2021.pdf> (13.04.2022), S. 19.

mit 1.4 Millionen neuen Registrierungen (und damit 10.5 % aller neuen Autoregistrierungen auf dem europäischen Markt) überholt.²

Diese Welle an Verkäufen von Elektroautos zeigt wie wichtig es ist, dass die Ladeinfrastruktur mit dem schnellen Wachstum des Elektroautomarktes mithält. Während über 90 % des Ladens von Elektroautos zuhause oder am Arbeitsplatz geschieht,³ wird der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladepunkte massgebend sein, wenn die Staaten mit den meisten Elektrofahrzeugen in die **Phase des Durchbruchs für Elektroautos** kommen. Diese Phase verlangt, **komplexere Massnahmen und Strategien zu entwickeln, um eine adäquate Ladeinfrastruktur zu garantieren**. Bisher haben viele europäische Staaten einen nachfrageorientierten Ansatz verfolgt, um die Marktentwicklung anzutreiben. Experten sind der Ansicht, dass dies in einen **abdeckungsorientierten Ansatz** übergehen muss: das Reduzieren der Distanz zwischen öffentlichen Ladepunkten, um einen Mindest-Standard an Leistungen für die grösstmögliche Öffentlichkeit zu garantieren.⁴ Obwohl die Gefahr einer suboptimalen Nutzung besteht, liefert ein solcher Ansatz ein Sicherheitsnetz für Notfallsituationen und verringert so die Sorgen der Nutzer – welche eine grosse Hürde darstellen bei der Umstellung auf Elektroautos in Gegenden mit einer beschränkten und unzuverlässigen Infrastruktur.⁵

In der **Europäischen Union (EU)** stellt der Ausbau der Ladeinfrastruktur einen Teil der Energiepolitik dar – und damit eines Bereichs, in welchem die Entscheidungskompetenz bei den Mitgliedstaaten liegt. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur finden sich in **zwei EU-Verordnungen, von denen eine öffentlich zugängliche Ladepunkte betrifft und eine das Laden in neuen Gebäuden**. Es handelt sich um die folgenden Richtlinien:

- Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe von 2014⁶
- Gebäudeeffizienzrichtlinie von 2018⁷.

² *Ibid.*

³ Europäische Kommission, *Commission Staff Working Document Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council SWD/2021/637 final*, 14. Juli 2021, verfügbar auf Englisch unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0637&from=LT> (13.04.2022), Rz. 5.1.3.

⁴ M. Spottle, K. Jorling, M. Schimmel, M. Staats, L. Grizzel, L. Jerram, W. Drier, J. Gartner, *Research for TRAN Committee – Charging infrastructure for electric road vehicles*, Europäisches Parlament, Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik, Brüssel, 2018, verfügbar unter [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617470/IPOL_STU\(2018\)617470_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617470/IPOL_STU(2018)617470_EN.pdf) (13.04.2022), Rz. 3.2, S. 53.

⁵ Siehe die Forschung des Navigant Research, zitiert in Bloomberg, *Navigant Research Report Finds Public Charger Deployments Are Encouraging Plug-In EV Adoption*, 9. Oktober 2019, verfügbar unter <https://www.bloomberg.com/press-releases/2019-10-09/navigant-research-report-finds-public-charger-deployments-are-encouraging-plug-in-ev-adoption> (14.04.2022).

⁶ *Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe*, verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3a32014L0094&msclid=ff51290fc54411eca1f93d96604bd9ec> (13.04.2022).

⁷ *Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz*, verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3a32018L0844&msclid=914790a3c54511ec8b36aa803938b2f1> (13.04.2022).

Die **Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe von 2014** führte Regelungen ein, welche die Mitgliedstaaten dazu verpflichtete, eine «angemessene» Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit standardisierter Benutzung und einheitlichem Design zur Verfügung zu stellen. Sie verpflichtete die Mitgliedstaaten ausserdem dazu, einen Nationalen Aktionsplan für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe auszuarbeiten. Obwohl es der Europäischen Kommission gelungen ist, einen gemeinsamen EU-Standard für Ladestecker für Elektrofahrzeuge durchzusetzen, hat die Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe ihr Ziel nicht erreicht.⁸ Darüber hinaus bestehen grosse Unterschiede im Hinblick auf Vollständigkeit, Kohärenz und Ambition in den Nationalen Aktionsplänen der verschiedenen Mitgliedstaaten, wodurch die Ladeinfrastruktur in der EU unzureichend und ungleichmässig verteilt ist. Als Reaktion hierauf hat die Europäische Kommission im Juli 2021 vorgeschlagen, die **Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe durch eine Verordnung zu ersetzen** und so den Mitgliedstaaten verbindliche und unmittelbar anwendbare Pflichten aufzuerlegen.⁹ Diese Verordnung würde Regelungen schaffen, die ein Mindestmass an Infrastruktur garantieren, um den nötigen Aufschwung für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, um vollständige Kompatibilität zu gewährleisten und um verständliche Informationen, Datenschutz und adäquate Bezahlmethoden für Benutzer zu garantieren.

Die **Gebäudeeffizienzrichtlinie von 2018** ändert die Gesamtenergieeffizienzrichtlinie für Gebäude von 2010, indem sie dazu **verpflichtet, neue und renovierte Wohn- und Nichtwohngebäude mit einem Mindestmass an Ladeinfrastruktur auszustatten**. Für Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen muss mindestens ein Ladepunkt zusammen mit der entsprechenden Leitungsinfrastruktur (einfache Plastikschräume, welche die Installation eines Ladepunktes in der Zukunft ermöglichen) pro fünf Stellplätze eingerichtet werden. In neuen und renovierten Wohngebäuden muss jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden. **Auch hierfür hat die Europäische Kommission einen Revisionsvorschlag in ihr «Fit for 55»-Programm aufgenommen**, durch welches die EU ihr Ziel erreichen soll, ihren CO₂-Ausstoss bis 2030 um 55 % und bis 2050 auf Null zu reduzieren.¹⁰ Diese **geänderte Richtlinie** würde Mindestvorgaben für Ladepunkte an Parkplätzen ab einer bestimmten Grösse und verpflichtende Leitungsinfrastruktur für kleinere Gebäude einführen, während die derzeit bestehenden Pflichten für neue und renovierte Gebäude erweitert würden, insbesondere auch auf grosse bestehende Gebäude.

Entwicklung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos auf nationaler Ebene

Obwohl die EU Kommission damit beauftragt ist, die Mitgliedstaaten zu unterstützen und Kohärenz und Einheitlichkeit zwischen den verschiedenen nationalen politischen Rahmenbedingungen auf EU-Ebene zu gewährleisten, hat sie nur ein beschränktes Mandat und Durchsetzungsrecht. **Infrastruktur auszubauen bleibt in der alleinigen Verantwortung der Mitgliedstaaten**. Jeder Mitgliedstaat setzt daher seine eigene nationale Politik zu alternativen Kraftstoffen im von der EU gesetzten Rahmen um.

⁸ Europäischer Rechnungshof, *Sonderbericht – Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge: mehr Ladestationen, aber deren ungleichmässige Verteilung macht das Fahren innerhalb der EU schwierig*, DE 2021, 13. April 2021, verfügbar unter https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_DE.pdf (13.04.2022).

⁹ Europäische Kommission, *Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates*, op. cit.

¹⁰ Europäische Kommission, *Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Neufassung)*, 15. Dezember 2021, 2021/0426 (COD), verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1641802763889&uri=CELEX%3A52021PC0802> (13.04.2022).

Dies führt unausweichlich zu einer Vielzahl an Herangehensweisen und Massnahmen auf nationaler Ebene mit dem Ziel, die Ladeinfrastruktur auszubauen.

Vergleicht man die Herangehensweisen der in diesem Gutachten untersuchten Rechtsordnungen, so erkennt man einen starken Zusammenhang zwischen dem Ausmass, in welchem Elektrofahrzeuge verbreitet sind, und der Ladeinfrastrukturdichte. **In der ersten Phase der Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge** werden einfache Massnahmen wie finanzielle Anreize und Fördermittel sowohl für Elektroautos als auch für die Ladeinfrastruktur eingesetzt, um den Ausbau der Infrastruktur zu unterstützen. Dies geschieht in der Regel auf einer nachfrage-orientierten Grundlage, bei welcher öffentlich zugängliche Infrastruktur dort errichtet wird, wo ein bestehender oder zukünftiger Bedarf ausgemacht werden kann. **Schreitet die Verbreitung von Elektrofahrzeugen fort, so werden komplexere Regulierungsmassnahmen benötigt**, um technische und verbraucherschutzrechtliche Standards der Ladeinfrastruktur zu vereinheitlichen und um Standards für Bezahlmethoden, Datenauswertung und sogenanntes intelligentes Laden zu definieren. In einigen Rechtsordnungen, in denen der Umstieg auf Elektroautos noch weiter intensiviert werden soll, finden sich ausserdem erste Merkmale eines flächendeckungs-orientierten Ansatzes. Dieser äussert sich darin, dass nationale Behörden Rechtspflichten auferlegen für Mindestanzahl und -standard von Ladepunkten und um die Rentabilität von Ladepunkten für private Betreiber zu erhöhen.

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

Norwegen ist weithin bekannt als Spitzenreiter in Sachen Elektromobilität, aber auch Staaten wie die Niederlande, Deutschland, das Vereinigte Königreich und Frankreich gelten als **Vorreiter** für den Ausbau ihrer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur sowie ihrer Dichte an Elektrofahrzeugen.¹¹ Das Einrichten von Ladepunkten beruhte dabei nicht auf nationalen rechtlichen Pflichten, sondern geschah dank eines **nachfrage-orientierten Ansatzes**, welcher durch effektive finanzielle Anreize, Steuervorteile und Subventionen unterstützt wurde. Dies trifft wohl auf alle in diesem Gutachten untersuchten Rechtsordnungen zu und obwohl dadurch die Anzahl an Elektroautos und Infrastruktur gestiegen ist, hat diese Herangehensweise dazu geführt, dass sich Ladepunkte in erster Linie in urbanen Gegenden befinden.

Da Geschäftsmodelle für Ladeinfrastruktur in den letzten Jahren rentabler geworden sind für die Betreiber von Ladepunkten, haben die Regierungen begonnen, ihre **Finanzierungshilfen** hierfür zu beschränken oder sogar ganz einzustellen. Stattdessen beziehen sich Subventionen nunmehr gezielt auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur in unterversorgten Gebieten und werden von **rechtlich durchsetzbaren Massnahmen für einen vereinheitlichten Mindeststandard** sowie zur Förderung von Ladepunkten an Orten begleitet, an denen konkreter Bedarf besteht. Als Mitgliedstaaten der EU haben alle hier untersuchten Rechtsordnungen (einschliesslich des Vereinigten Königreichs vor dem Brexit) **nationale Vorschriften erlassen, um die Vorgaben der Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe von 2014** zu technischen Aspekten, intelligentem Messen und nicht-diskriminierendem Zugang **umzusetzen**.

Dabei wird der Vergleich zwischen den verschiedenen Rechtsordnungen allerdings dadurch erschwert, dass **keine Einigkeit darüber herrscht, wann ein Ladepunkt «öffentlich zugänglich» ist**. Dies wird auch wiederholt an der Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe kritisiert, welche es den Mitgliedstaaten überlassen hat, den Begriff des öffentlichen Zugangs zu definieren.¹² Die Fördermassnahmen

¹¹ Siehe M. Spottle *et al.*, *Research for TRAN Committee – Charging infrastructure for electric road vehicles*, *op. cit.*, S. 37.

¹² Siehe Europäischer Rechnungshof, *Sonderbericht – Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge: mehr Ladestationen, aber deren ungleichmässige Verteilung macht das Fahren innerhalb der EU schwierig*, DE 2021, *op. cit.*, S. 17.

einiger Rechtsordnungen für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur definieren öffentlich zugängliche Ladepunkte als solche, die sich im öffentlichen Raum befinden und 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche zugänglich sind; Ladepunkte, die nur zu bestimmten Zeiten erreichbar sind und die Beschränkungen unterliegen, wie auf Parkplätzen von Hotels oder Einkaufszentren, gelten als «semi-öffentlich». Andere Rechtsordnungen kennen diese Unterscheidung jedoch nicht und differenzieren nicht danach, ob sich ein Ladepunkt auf öffentlichem oder auf privatem Grund befindet. Dadurch erklärt sich, dass sich Finanzierungshilfen und andere Regulierungsmassnahmen in Staaten wie Österreich, Deutschland und Schweden nicht ausschliesslich an regionale, lokale oder gemeindliche Behörden richten, sondern generell das Einrichten und Betreiben all solcher Ladepunkte ermöglichen.

Insgesamt kann jedoch zumindest der Schluss gezogen werden, dass **derzeit keine der hier untersuchten Rechtsordnungen rechtlich dazu zu verpflichten scheint, öffentliche Ladepunkte zu installieren**. Ein Beispiel für eine solche Pflicht wäre das spanische Gesetz zum Klimawandel und zur Energieumstellung von 2021, welches Tankstellenbetreiber mit einem Jahresumsatz von über 5 Millionen Liter Benzin oder Diesel dazu verpflichtet, mindestens eine Ladestation für Elektroautos einzurichten.¹³ Im Vereinigten Königreich und in Italien finden sich bereits im nationalen Recht Rechtsgrundlagen für das Auferlegen einer vergleichbaren Pflicht für grosse Kraftstoffhändler und Autobahntankstellen, jedoch sind die entsprechenden Massnahmen noch nicht finalisiert und in Kraft. Stattdessen zielten die von europäischen Staaten in den letzten Jahren ergriffenen Regulierungsmassnahmen eher darauf ab, **Hürden für Einzelpersonen, Unternehmen und Gebietskörperschaften bei der Installation von öffentlichen Ladepunkten abzubauen**. Neben Förderprogrammen sind insbesondere Regelungen von Bedeutung, die übliche verwaltungsrechtliche Vorgaben wie Baugenehmigungen und Gebühren für das Einrichten von öffentlichen Ladepunkten erleichtern oder ganz abschaffen. Beispiele hierfür finden sich in Österreich, Italien, den Niederlanden und Frankreich. In Deutschland soll ein gleichmässiger Ausbau der stark benötigten Schnellladeinfrastruktur¹⁴ durch das Schnellladegesetz erreicht werden, gemäss welchem die Verträge für solche Ladepunkte im Wege von Ausschreibungen vergeben werden. Im Gegensatz zu Förderprogrammen, bei welchen keine Garantie dafür besteht, dass Ladepunkte in unterversorgten Gebieten errichtet werden, erlaubt das Schnellladegesetz es den Behörden, die relevanten Parameter wie insbesondere Lage und Anzahl von Ladepunkten in einem bestimmten Gebiet vorzugeben. Zu nennen sind hier beispielsweise Autobahnen und ländliche Gebiete.

Ladeinfrastruktur im privaten Rahmen

In allen hier untersuchten Rechtsordnungen finden sich rechtliche Vorgaben, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu privaten Zwecken, wie zuhause oder am Arbeitsplatz, erleichtern und fördern sollen. Viele beruhen auf der Umsetzung der Gebäudeeffizienzrichtlinie von 2018 durch die Mitgliedstaaten der EU. Dennoch ist anzumerken, dass die **Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Ladepunkten unklar ist**, nicht zuletzt in der Gebäudeeffizienzrichtlinie der EU selbst. Die Richtlinie findet, mit einigen Ausnahmen, auf alle neuen und renovierten Geschäftsgebäude (und Wohngebäude) Anwendung. Dies bedeutet, dass nicht nur private Gebäude, sondern auch bestimmte öffentlich zugängliche Betriebsgebäude wie Restaurants, Einkaufszentren und Hotels dafür Sorge tragen müssen, dass die Mindestvorgaben der Gebäudeeffizienzrichtlinie im Hinblick auf die Einrichtung von Ladeinfrastruktur erfüllt sind.

Dass einige nationale Gesetze lediglich ein geringes Mass an Ladeinfrastruktur bei neuen und renovierten Gebäuden verlangen, lässt sich auf die Umsetzung des Mindestmasses der Gebäudeeffizienzrichtlinie zurückführen. Gleichzeitig sind andere Mitgliedstaaten **bei der Umsetzung der Richtlinie über**

¹³ Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, Art. 15.

¹⁴ Ladepunkte, die mit mindestens 100 kW laden.

deren Mindestvorgaben hinausgegangen. Dies umfasst, dass mehr Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet sein müssen als in der Richtlinie vorgegeben sowie eine höhere Mindestanzahl an Ladepunkten für grosse Nichtwohngebäude. Zu erwähnen ist hier, dass das Vereinigte Königreich – welches bei Erlass der Richtlinie noch Mitgliedstaat der EU war – über die Gebäudeeffizienzrichtlinie hinausgehen wird, wenn es die Richtlinie im Juni 2022 als Teil der neuen Bauvorschriften im nationalen Recht umsetzen wird. Demnach werden jedes neue oder renovierte Haus und bestimmte Mehrfamilienhäuser einen Ladepunkt für jede Wohnung einrichten müssen. Gleichzeitig werden andere neue Vorschriften rechtliche Vorgaben für den Verkauf von Ladepunkten zur Benutzung zuhause oder am Arbeitsplatz im Vereinigten Königreich in Kraft treten, unter anderem, dass sie mit «intelligenten Funktionen» ausgestattet sind und verschiedene Verbraucherschutzregeln beachten.

Eigentümer von Einfamilienhäusern dürfen in der Regel Ladepunkte auf ihren Grundstücken installieren, sofern dies mit lokalen baurechtlichen Vorschriften vereinbar ist. In Mehrfamilienhäusern mit gemeinsamen Nutzungsflächen finden allerdings oft zusätzliche Regelungen und Verfahren Anwendung, gemäss derer Wohnungseigentümer zunächst die Zustimmung der anderen Wohnungseigentümer einholen müssen, bevor sie bestimmte Änderungen vornehmen können wie beispielsweise den Einbau eines Ladepunktes. Mehrere der hier untersuchten Rechtsordnungen haben **neue Vorschriften oder Änderungen zu bestehenden Wohnungseigentumsgesetzen erlassen, welche es Wohnungseigentümern zum Beispiel vereinfachen**, die erforderliche Genehmigung zu erhalten. Besonders weit geht dabei das deutsche Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz, welches Wohnungseigentümern das Recht zuspricht, einen Ladepunkt am Gebäude einzurichten, und welches es der Wohnungseigentümergeinschaft nur unter bestimmten Umständen gewährt, ihre Zustimmung zu verweigern.

Deutschland gewährt überdies auch den Mietparteien ein Recht auf Einbau eines Ladepunktes: Das im Dezember 2020 in Kraft getretene Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz begründet einen Individualanspruch betreffend das Installieren von Ladepunkten nicht nur für Wohnungseigentümer, sondern auch für Mieter. Die entsprechenden Bestimmungen wurden in das Wohnungseigentumsgesetz beziehungsweise in das Bürgerliche Gesetzbuch eingefügt.

III. ANALYSE

A. DEUTSCHLAND

1. Einleitung

Derzeit gibt es in Deutschland bundesweit 27'877 öffentlich zugängliche Ladepunkte.¹⁵ Die Anzahl der privaten, nur einem begrenzten Personenkreis zugänglichen Ladepunkte scheint nicht statistisch erfasst zu sein. Bei 618'500 zugelassenen Elektroautos¹⁶ plus 566'000 zugelassenen Plug-In-Hybrid-Autos¹⁷ kommen auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt also rund 22 Elektroautos beziehungsweise rund 42,5 ganz oder teilweise elektrisch betriebene Autos. In ihrem «**Masterplan Ladeinfrastruktur**» hat sich die Bundesregierung im Jahr 2019 zum Ziel gesetzt, bis 2030 ein Netz bestehend aus einer Million öffentlich zugänglicher Ladepunkte zu schaffen. Hierfür fördert sie bis 2025 gezielt das Einrichten neuer Ladepunkte.¹⁸ Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur koordiniert und steuert im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr den Ausbau des Netzes.¹⁹ Hierfür wurden unter anderem auch die beiden Websites StandortTOOL²⁰ und FlächenTOOL²¹ eingerichtet: Während erstere anzeigt, wo sich öffentlich zugängliche Ladepunkte befinden, zeigt letztere freie Flächen an, auf denen Ladepunkte eingerichtet werden können.

Es finden sich nur vereinzelt rechtliche Regelungen über den Betrieb von Ladepunkten. Dabei handelt es sich teilweise um **Gesetze**, die also vom Parlament verabschiedet wurden, und teilweise um **Verordnungen**, welche von einer Behörde wie insbesondere einem Ministerium erlassen wurden. Für **öffentlich zugängliche Ladepunkte** sind hier insbesondere eine auf dem Schnellladegesetz²² beruhende Ausschreibung sowie die Ladesäulenverordnung²³ zu nennen. Für **Ladepunkte zur privaten**

¹⁵ StandortTOOL, Ladeinfrastruktur in Deutschland, verfügbar unter <https://www.standorttool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/> (01.04.2022).

¹⁶ Am 01.01.2022, statista, Anzahl der Elektroautos in Deutschland von 2011 bis 2022, verfügbar unter [https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/#:~:text=Wie%20viele%20Elektroautos%20gibt%20es,ausschlie%C3%9Flich%20elektrischer%20Energiequelle%20\(BEV\),](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/#:~:text=Wie%20viele%20Elektroautos%20gibt%20es,ausschlie%C3%9Flich%20elektrischer%20Energiequelle%20(BEV),) (07.04.2022).

¹⁷ Am 01.01.2022, statista, Anzahl der Elektroautos in Deutschland von 2011 bis 2022, verfügbar unter [https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/#:~:text=Wie%20viele%20Elektroautos%20gibt%20es,ausschlie%C3%9Flich%20elektrischer%20Energiequelle%20\(BEV\),](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/#:~:text=Wie%20viele%20Elektroautos%20gibt%20es,ausschlie%C3%9Flich%20elektrischer%20Energiequelle%20(BEV),) (07.04.2022).

¹⁸ Bundesregierung, Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung, 2019, verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile (14.03.2022), S. 1.

¹⁹ Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Die Leitstelle, verfügbar unter <https://nationale-leitstelle.de/> (14.03.2022).

²⁰ StandortTOOL, Mobilität ohne Emissionen, verfügbar unter <https://www.standorttool.de/> (15.03.2022).

²¹ FlächenTOOL, Herzlich Willkommen im FlächenTOOL, verfügbar unter <https://flaechentool.de/> (15.03.2022).

²² Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz, SchnellLG), verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/schnellg/SchnellLG.pdf> (17.03.2022).

²³ Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung, LSV), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/lsv/index.html> (14.03.2022).

Nutzung sind das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz²⁴, das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz²⁵ sowie ein Aspekt des Einkommensteuergesetzes²⁶ relevant, wobei das erstgenannte Gesetz Änderungen des Wohnungseigentumsgesetzes²⁷ und des Bürgerliches Gesetzbuches²⁸ stipuliert.

In den vergangenen Jahren wurde die Einrichtung von öffentlich zugänglichen oder privaten Ladepunkten staatlich bezuschusst. Die meisten dieser **Förderprogramme** sind **derzeit jedoch abgelaufen**.

Zudem enthält die Niederspannungsanschlussverordnung²⁹ eine **Meldepflicht**, wonach ein neuer Ladepunkt grundsätzlich beim jeweiligen Netzbetreiber gemeldet werden muss.³⁰ Dies gilt unabhängig davon, ob er nur bestimmten Personen oder öffentlich zugänglich ist. Ermöglicht der Ladepunkt es, mit mehr als 12 kVA zu laden, so reicht eine Meldung jedoch nicht aus, sondern der Netzbetreiber muss die Inbetriebnahme des Ladepunktes genehmigen.³¹ Handelt es sich um öffentlich zugängliche Ladepunkte, so müssen diese ausserdem der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde³² gemeldet werden.³³

2. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie³⁴ definiert in seiner 2016 erlassenen Ladesäulenverordnung den Aspekt der öffentlichen Zugänglichkeit eines Ladepunktes. Demnach ist ein Ladepunkt dann öffentlich zugänglich, wenn der zugehörige Parkplatz von jedem oder von einem nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis angefahren werden kann, sofern kein Schild die rein private Nutzung anzeigt.³⁵ **Es wird nicht unterschieden zwischen Ladepunkten auf öffentlichem und solchen auf privatem Grund.**

²⁴ Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz, WEMoG), Bundesgesetzblatt Teil I 2020, S. 2187 ff., verfügbar unter http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl120s2187.pdf (29.03.2022).

²⁵ Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, GEIG), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/geig/index.html> (29.03.2022).

²⁶ Einkommensteuergesetz (EStG), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/estg/index.html> (01.04.2022).

²⁷ Gesetz über das Wohnungseigentum und das Dauerwohnrecht (Wohnungseigentumsgesetz, WEG), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/woeigg/index.html> (14.03.2022).

²⁸ Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/index.html> (14.03.2022).

²⁹ Verordnung über Allgemeine Bedingungen für den Netzanschluss und dessen Nutzung für die Elektrizitätsversorgung in Niederspannung (Niederspannungsanschlussverordnung, NAV), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/nav/index.html> (14.03.2022).

³⁰ § 19 Abs. 2 S. 2 NAV.

³¹ § 19 Abs. 2 S. 3 NAV.

³² F. Lietz, in Ch. Theobald & J. Kühling (Hrsg.), Energierecht, 112. Ergänzungslieferung, München 2021, § 5 LSV, Rn. 1.

³³ § 5 Abs. 1 S. 1 LSV.

³⁴ Heute Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, <https://www.bmwi.de/Navigation/DE/Home/home.html> (17.03.2022).

³⁵ § 2 Nr. 5 LSV.

Es finden sich **verschiedene Massnahmen**, um die Ladeinfrastruktur für öffentlich zugängliche Ladepunkte zu fördern, insbesondere die Ausschreibung für die Einrichtung von Schnellladepunkten (2.1.1. und 2.2.1.), bereits abgeschlossene Förderprogramme für Normal- und Schnellladepunkte (2.1.2. und 2.2.2.) und die Überarbeitung der Ladesäulenverordnung (2.1.3. und 2.2.3.).

2.1. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur

2.1.1. Ausschreibung für Schnellladepunkte

Um das Fahren von Mittel- und Langstrecken für Elektroautos zu ermöglichen, sollen **neue Schnellladestationen an 1'000 Standorten** in Betrieb genommen werden. Derzeit handelt es sich bei weniger als 2 % der Ladepunkte um sogenannte Schnellladepunkte, bei denen das Laden des Autos mit mindestens 100 kW möglich ist.³⁶ Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass der Ausbau des Netzes von Schnellladepunkten schon jetzt erforderlich sei, um zum Kauf von Elektroautos anzuregen.³⁷ Daher hat sie hierfür nicht den Weg einer finanziellen Förderung im Rahmen eines Förderprogrammes gewählt, sondern denjenigen einer **Ausschreibung auf gesetzlicher Grundlage**. Sie begründet dies damit, bei einem Förderprogramm könne nicht gewährleistet werden, dass die Ladepunkte in ausreichendem Masse in den richtigen Regionen eingerichtet würden, und dass die tatsächliche Inbetriebnahme der geförderten Ladepunkte nicht durchsetzbar sei. Gleichzeitig solle der Bund nicht selbst Betreiber der Ladepunkte werden.³⁸

Als Rechtsgrundlage für die Ausschreibung dient das **Schnellladegesetz**. Demnach ermittelt das Bundesministerium für Verkehr und Digitales³⁹ den Bedarf an Schnellladepunkten und gibt die Anzahl der Schnellladepunkte an den einzelnen Standorten sowie deren Ausstattung und Nebenanlagen vor.⁴⁰ Die Ladepunkte sollen sich an Autobahnen sowohl an Parkplätzen ohne Bewirtschaftung als auch an Raststätten mit Bewirtschaftung befinden. An anderen Strassen sollen sie den ländlichen Raum, die Vorstädte sowie die Innenstädte abdecken. Ziel ist es, dass jeder Ort auf direktem Wege erreichbar sein soll.⁴¹ Die Ausschreibung erfolgt europaweit und in Losen, welche so konzipiert sind, dass auch mittelständische Unternehmen beispielsweise in einem Zusammenschluss teilnehmen können.⁴²

Darüber hinaus regelt das Schnellladegesetz die **Beleihung** von Gesellschaften mit Rechtspersönlichkeit. Demnach kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur⁴³ juristischen Personen des Privatrechts die Befugnis verleihen, Verwaltungsaufgaben im Rahmen des Gesetzes selbst wahrzunehmen und hierbei auch wie eine Behörde zu handeln. Voraussetzung hierfür ist, dass die

³⁶ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Schnellladegesetz beschlossen: BMVI schafft Rechtsgrundlage für Ausschreibung von 1.000-Schnellladehubs, verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/017-scheuer-schnellladegesetz.html> (17.03.2022).

³⁷ Deutscher Bundestag, Drucksache 19/28184 vom 31.03.2021, verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/19/281/1928184.pdf> (17.03.2022), S. 13.

³⁸ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Schnellladegesetz beschlossen: BMVI schafft Rechtsgrundlage für Ausschreibung von 1.000-Schnellladehubs, verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/017-scheuer-schnellladegesetz.html> (17.03.2022).

³⁹ Heute Bundesministerium für Digitales und Verkehr, <https://bmdv.bund.de/DE/Home/home.html> (01.04.2022).

⁴⁰ § 3 Abs. 2 S. 2 SchnellLG.

⁴¹ § 3 Abs. 2 S. 3-5 SchnellLG.

⁴² Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Schnellladegesetz beschlossen: BMVI schafft Rechtsgrundlage für Ausschreibung von 1.000-Schnellladehubs, verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/017-scheuer-schnellladegesetz.html> (17.03.2022).

⁴³ Heute Bundesministerium für Digitales und Verkehr, <https://bmdv.bund.de/DE/Home/home.html> (01.04.2022).

Gesellschaft die Gewähr dafür bietet, die übertragenen Aufgaben sachgerecht zu erfüllen, und dass die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt.⁴⁴

2.1.2. Förderprogramme für Normal- und Schnellladepunkte

Bis zum Beginn des Jahres 2022 war es unter bestimmten Bedingungen auch möglich, vom Bund für die Einrichtung eines öffentlich zugänglichen **Normal- oder Schnellladepunktes gefördert** zu werden. Derzeit können jedoch **keine Anträge mehr** für die verschiedenen Förderprogramme gestellt werden.

Das Förderprogramm «**Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2017-2020)**» ist bereits vollständig beendet.⁴⁵ Es richtete sich an alle natürlichen und juristischen Personen des privaten oder öffentlichen Rechts. Die Förderrichtlinien sahen bei einem Gesamtfördervolumen von rund 300 Millionen EUR eine Förderung von höchstens 60 % vor, begrenzt durch Höchstwerte⁴⁶ abhängig von der Art des Ladepunktes.⁴⁷

Sodann war es bis Ende Dezember 2021 möglich, über das Förderprogramm «**Ladeinfrastruktur vor Ort (2021)**» finanzielle Unterstützung für das Einrichten von Ladepunkten mit einer Leistung von höchstens 50 kW zu erhalten.⁴⁸ Dieses Programm richtete sich an natürliche Personen, kleine und mittelständische Unternehmen sowie an Gebietskörperschaften. Es bezuschusste bei einem Gesamtfördervolumen von rund 300 Millionen EUR bis zu 80 % der Kosten, ebenfalls begrenzt durch Höchstwerte⁴⁹ abhängig von der Art des Ladepunktes.⁵⁰

Schliesslich ist im Januar 2022 auch die Antragsfrist für das Förderprogramm «**Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Deutschland (2021-2025)**» abgelaufen.⁵¹ Antragsberechtigt waren hier alle natürlichen und juristischen Personen des privaten oder öffentlichen Rechts zur Förderung von Neubau oder Modernisierung jeglicher Ladepunkte. Bei einem Gesamtfördervolumen von rund

⁴⁴ § 8 S. 1 SchnellLG.

⁴⁵ Mehr Informationen zu diesem Förderprogramm sind verfügbar unter https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge/6_3_Ladeinfrastruktur_2017/LIS2017_node.html (17.03.2022).

⁴⁶ 3'000 EUR pro Normalladepunkt bis einschliesslich 22 kW; 12'000 EUR pro Schnellladepunkt kleiner als 100 kW; 30'000 EUR pro Schnellladepunkt ab einschliesslich 100 kW; 5'000 EUR pro Anschluss an das Niederspannungsnetz; 50'000 EUR pro Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

⁴⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, verfügbar unter https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/1_Foerderrichtlinie_2017-2020.pdf?blob=publicationFile&v=1 (24.03.2022), Nr. 3 und 5.1 bis 5.3.

⁴⁸ Weitere Informationen zu diesem Förderprogramm sind verfügbar unter https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge/6_1_Ladeinfrastruktur_vor_Ort/Ladeinfrastruktur_vor_Ort_node.html (17.03.2022).

⁴⁹ 4'000 EUR pro Normalladepunkt von 3.7 bis 22 kW; 16'000 EUR pro Schnellladepunkt von über 22 kW bis 50 kW; 10'000 EUR pro Anschluss an das Niederspannungsnetz; 100'000 EUR pro Anschluss an das Mittelspannungsnetz. Der Höchstsatz pro Kombination Pufferspeicher mit Netzanschluss richtet sich nach dem dazugehörigen Netzanschluss.

⁵⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bekanntmachung der Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms «Ladeinfrastruktur vor Ort», verfügbar unter https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/2_Foerder_richtlinie_LIS_vor_Ort.pdf?blob=publicationFile&v=2 (24.03.2022), Nr. 3 und 5.2.

⁵¹ Weitere Informationen zu diesem Förderprogramm sind verfügbar unter https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge/6_2_Ladeinfrastruktur_oeffentlich/Ladeinfrastruktur_oeffentlich_node.html (17.03.2022).

500 Millionen EUR wurden bis zu 60 % gefördert, auch hier begrenzt durch Höchstsätze⁵², die von der Art des Ladepunktes abhängen.⁵³

Zusätzlich gibt es auch auf lokaler Ebene verschiedene Förderprogramme, die von den jeweiligen **Kommunen und Städten** organisiert werden.

2.1.3. Überarbeitung der Ladesäulenverordnung

Der Gesetzgeber hat die 2016 erlassene **Ladesäulenverordnung** seitdem zweimal geändert, um die Nutzung von öffentlichen Ladepunkten attraktiver zu machen. So wurden neue Regelungen eingeführt, die unter anderem der Interoperabilität dienen sollen sowie einem vereinheitlichten Bezahlsystem.⁵⁴

Demnach müssen öffentliche Ladepunkte nun mit einer **standardisierten Schnittstelle** ausgestattet sein, welche es ermöglicht, Autorisierungs- und Abrechnungsdaten sowie dynamische Daten zur Betriebsbereitschaft und zum Belegungsstatus zu übermitteln.⁵⁵

Zudem müssen Ladepunkte das sogenannte **punktueller Aufladen** erlauben, das heisst eine Nutzung des Ladepunktes, ohne besondere Authentifizierung wie beispielsweise bei einem Abonnement. Das Laden muss entweder ohne direkte Gegenleistung möglich sein oder gegen Barzahlung oder mit einem gängigen Karten- oder webbasierten Zahlungssystem in unmittelbarer Nähe. Das Menü hierfür muss mindestens auf Deutsch und auf Englisch verfügbar sein und mindestens ein webbasiertes Zahlungssystem kostenlos unterstützen.⁵⁶

2.2. Durchsetzung

2.2.1. Ausschreibung für Schnellladepunkte

Das **Schnellladegesetz sieht keine Regelungen zur Durchsetzung der Ausschreibungsvoraussetzungen** vor. Stattdessen sieht das Gesetz lediglich vor, wie weiter zu verfahren ist, wenn ein **erteilter Auftrag vorzeitig beendet** wird. In diesem Fall trifft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur⁵⁷ «die erforderlichen Massnahmen», damit der betroffene Ladepunkt ohne Unterbrechung verwendet werden kann, bis ein neuer Auftragnehmer gefunden und beauftragt wurde. Das Ministerium kann den Betrieb des Ladepunktes auch selbst übernehmen oder durch einen Dritten ausführen lassen.⁵⁸

⁵² 2'500 EUR pro Normalladepunkt von 3.7 bis 22 kW; 10'000 EUR pro Schnellladepunkt von über 22 kW bis kleiner als 100 kW; 20'000 EUR pro Schnellladepunkt von mindestens 100 kW; 10'000 EUR pro Anschluss an das Niederspannungsnetz; 100'000 EUR pro Anschluss an das Mittelspannungsnetz. Der Höchstsatz pro Kombination Pufferspeicher mit Netzanschluss richtet sich nach dem dazugehörigen Netzanschluss.

⁵³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bekanntmachung der Förderrichtlinie «Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland», verfügbar unter https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/3_LIS25_Richtlinie.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (24.03.2022), Nr. 3 und 5.1 bis 5.3.

⁵⁴ Ausgenommen von diesen Vorgaben sind allerdings Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3.7 kW, § 7 LSV.

⁵⁵ § 3 Abs. 4 LSV.

⁵⁶ § 4 S. 2 Nr. 1 lit. a), b), Nr. 2 LSV.

⁵⁷ Heute Bundesministerium für Digitales und Verkehr, <https://bmdv.bund.de/DE/Home/home.html> (01.04.2022).

⁵⁸ § 4 Abs. 4 S. 1, 2 SchnellLG.

Wurde einer Gesellschaft im Wege der **Beleihung** die Befugnis verliehen, Verwaltungsaufgaben in eigenem Namen wahrzunehmen, so unterliegt diese Gesellschaft der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, sofern das Ministerium nicht die Aufsicht einer nachgeordneten Behörde überträgt⁵⁹. Hat eine dritte Person nun einen Anspruch im Wege der Staatshaftung gegen den Staat, so kann dieser **bei der beliehenen Gesellschaft Rückgriff** nehmen, wenn die Gesellschaft **vorsätzlich oder grob fahrlässig** gehandelt hat.⁶⁰

2.2.2. Förderungprogramme für Normal- und Schnellladepunkte

Zwar enthalten die Förderrichtlinien die Pflicht, zur Bewertung der Wirksamkeit des Förderprogramms **alle relevanten Daten zur Verfügung zu stellen**.⁶¹ Dennoch sehen die Förderrichtlinien **keine Massnahmen** vor, die ergriffen werden könnten, wenn eine natürliche oder juristische Person entweder der genannten Auskunftspflicht oder bereits der Pflicht, die erhaltene Förderungssumme für den dazu bestimmten Zweck zu verwenden, verletzt. So wird auch in der Gesetzesbegründung für das Schnellladegesetz die mangelnde Durchsetzbarkeit der Vorgaben als Grund angegeben, den Ausbau des Schnellladenetzes nicht im Wege einer Förderung, sondern durch eine Ausschreibung vorzunehmen.⁶²

Anzumerken ist jedoch, dass es sich bei den im Rahmen der Förderrichtlinie ausgezahlten Zuwendungen teilweise um Subventionen handelt. Der sogenannte **Subventionsbetrug ist in § 264 Strafgesetzbuch geregelt** und sieht eine Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren, sowie eine Geldstrafe vor.⁶³ Eine der strafbewehrten Tatmodalitäten umfasst, eine Geldleistung, die man als Subvention für einen bestimmten Zweck erhalten hat, zu einem anderen Zweck zu verwenden.⁶⁴

2.2.3. Überarbeitung der Ladesäulenverordnung

Die Ladesäulenverordnung regelt in § 6 die Kompetenzen der **Bundesnetzagentur als der Reguliierungsbehörde**. Die Bundesnetzagentur kann die Vorgaben zur technischen Sicherheit, zur Interoperabilität und zum punktuellen Aufladen demnach regelmässig überprüfen⁶⁵ und gegebenenfalls Nachrüstung verlangen.⁶⁶ Ebenso kann sie den Betrieb eines Ladepunktes vollständig untersagen, wenn eine der genannten Anforderungen oder eine Anzeige- und Nachweispflicht⁶⁷ nicht eingehalten wird.⁶⁸

⁵⁹ Heute Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

⁶⁰ § 8 S. 2-4 SchnellLG.

⁶¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, verfügbar unter https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/1_Foerderrichtlinie_2017-2020.pdf?_blob=publicationFile&v=1 (24.03.2022), Nr. 8; dasselbe, Bekanntmachung der Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms «Ladeinfrastruktur vor Ort», verfügbar unter https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/2_Foerderrichtlinie_LIS_vor_Ort.pdf?_blob=publicationFile&v=2 (24.03.2022), Nr. 7.5; dasselbe, Bekanntmachung der Förderrichtlinie «Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland», verfügbar unter https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/3_LIS25_Richtlinie.pdf?_blob=publicationFile&v=1 (24.03.2022), Nr. 7.3.

⁶² Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Schnellladegesetz beschlossen: BMVI schafft Rechtsgrundlage für Ausschreibung von 1.000-Schnellladehubs, verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/017-scheuer-schnellladegesetz.html> (17.03.2022).

⁶³ § 264 Abs. 1 Strafgesetzbuch (StGB), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> (28.03.2022).

⁶⁴ § 264 Abs. 1 Nr. 2 StGB.

⁶⁵ § 6 Abs. 1 LSV.

⁶⁶ § 6 Abs. 2 LSV.

⁶⁷ Im Sinne des § 5 LSV.

⁶⁸ § 6 Abs. 3 LSV.

3. Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur öffentlichen Nutzung

In Deutschland wird im Gesetz sowie in Förderrichtlinien nur danach unterschieden, ob ein **Ladepunkt öffentlich zugänglich ist oder lediglich für einen begrenzten Personenkreis**. Ob sich der Ladepunkt auf einer öffentlichen oder einer privaten Liegenschaft befindet, ist dabei jedoch irrelevant. Daher kann auf das **unter Punkt 2. Gesagte** verwiesen werden.

3.1. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur

Siehe oben, unter Punkt 2.1.

3.2. Durchsetzung

Siehe oben, unter Punkt 2.2.

4. Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur privaten Nutzung

Zur Förderung der Ladeinfrastruktur für private Ladepunkte gibt es insbesondere die folgenden Massnahmen: das Recht auf Einbau eines Ladepunktes (4.1.1. und 4.2.1.), der Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur bei Neubau oder Renovierung (4.1.2. und 4.2.2.), die Förderung für Ladepunkte zur privaten Nutzung (4.1.3. und 4.2.3.) sowie eine Steuererleichterung für Arbeitgebende (4.1.4. und 4.2.4.).

4.1. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur

4.1.1. Recht auf Einbau eines Ladepunktes

Das im Dezember 2020 in Kraft getretene **Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz** fügt einen neuen Individualanspruch für Wohnungseigentümer und für Mieter betreffend das Installieren von Ladepunkten in das Wohnungseigentumsgesetz⁶⁹ beziehungsweise in das Bürgerliche Gesetzbuch⁷⁰ ein.

Wohnungseigentümer haben nun gemäss § 20 Wohnungseigentumsgesetz das Recht, einen Ladepunkt am Gebäude einzubauen.⁷¹ Die Wohnungseigentümergeinschaft darf⁷² dies nur dann ablehnen, wenn die erforderlichen baulichen Veränderungen die Wohnanlage grundlegend umgestalten würden oder wenn sie einen der Wohnungseigentümer gegen seinen Willen im Vergleich zu anderen unbillig benachteiligen. Allerdings wird über die Durchführung des Einbaus des Ladepunktes im Rahmen der ordentlichen Verwaltung beschlossen.⁷³ Dies bedeutet, dass die Wohnungseigentümergeinschaft gemeinsam über die genaue Ausgestaltung entscheidet und dass der Beschluss dem

⁶⁹ Gesetz über das Wohnungseigentum und das Dauerwohnrecht (Wohnungseigentumsgesetz, WEG), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/woeigg/index.html> (29.03.2022).

⁷⁰ Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/index.html> (29.03.2022).

⁷¹ § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG.

⁷² Beziehungsweise «muss»: «Bauliche Veränderungen [...] dürfen nicht beschlossen und gestattet werden [...]», § 20 Abs. 4 Hs. 1 WEG.

⁷³ § 20 Abs. 2 S. 2 WEG.

Interesse der Gesamtheit der Wohnungseigentümer nach billigem Ermessen⁷⁴ entsprechen muss.⁷⁵ Die Kosten für den Einbau trägt der antragstellende Wohnungseigentümer, dafür steht auch nur ihm die Nutzung des Ladepunktes zu.⁷⁶ Andere Wohnungseigentümer können allerdings verlangen, dass ihnen die Nutzung nach billigem Ermessen gestattet wird, sofern sie einen angemessenen Ausgleich leisten.⁷⁷

Ein vergleichbarer Anspruch kommt nun auch **Mietern** zugute. Gemäss § 554 Bürgerliches Gesetzbuch kann ein Mieter verlangen, dass ihm der Vermieter die erforderlichen baulichen Veränderungen gestattet, um einen Ladepunkt einzubauen.⁷⁸ Der Vermieter kann dies lediglich dann ablehnen, wenn ihm die baulichen Veränderungen auch unter Berücksichtigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden können.⁷⁹ Dem Mieter steht es frei, sich zur Leistung einer besonderen Sicherheit zu verpflichten,⁸⁰ um somit die Rückbaukosten abzusichern. Dadurch erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass die Interessenabwägung zugunsten des Mieters ausgehen wird.⁸¹

4.1.2. Leitungs- und Ladeinfrastruktur bei Neubau oder Renovierung

In Umsetzung der **europäischen Gebäuderichtlinie 2018/844**⁸² ist im März 2021 das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz in Kraft getreten. Wie von der europäischen Gebäuderichtlinie vorgesehen führt das Gesetz die Pflicht für den Eigentümer ein, die **Leitungs- und Ladeinfrastruktur für Ladepunkte bei Parkplätzen** auszubauen.

Wird ein **Wohngebäude** mit **mehr als fünf Stellplätzen** für Autos **neu errichtet**, muss für jeden dieser Stellplätze die erforderliche Leitungsinfrastruktur für Ladepunkte vorgesehen werden.⁸³ Beim **Neubau** eines **Nichtwohngebäudes** mit **mehr als sechs Stellplätzen** muss mindestens jeder dritte Stellplatz mit der entsprechenden Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden. Zudem muss mindestens ein weiterer Ladepunkt eingerichtet werden.⁸⁴ Dies gilt alles sowohl, wenn sich die Stellplätze **im Gebäude** befinden, als auch, wenn sie **an das Gebäude angrenzen**.⁸⁵

Stehen grössere **Renovierungen** eines bestehenden **Wohngebäudes** inklusive seiner **mehr als zehn Stellplätze** an, so muss jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.⁸⁶ Gleiches gilt, wenn die Renovierung zwar nicht den Parkplatz selbst, aber die elektrische Infrastruktur betrifft. Befindet sich der Parkplatz im Gebäude, so bezieht sich dies auf die elektrische Infrastruktur des Gebäudes, anderenfalls auf diejenige des Parkplatzes.⁸⁷ Bei der **Renovierung** von

⁷⁴ Vgl. die Legaldefinition von «ordnungsgemässe Verwaltung und Benutzung» in § 18 Abs. 2 S. 2 WEG.

⁷⁵ R. Kempfle, in B. Gsell *et al.* (Hrsg.), beck-online.GROSSKOMMENTAR WEG, Stnad 01.03.2022, § 20, Rn. 110.

⁷⁶ § 21 Abs. 1 S. 1, 2 WEG.

⁷⁷ § 21 Abs. 4 S. 1 WEG.

⁷⁸ § 554 Abs. 1 S. 1 BGB.

⁷⁹ § 554 Abs. 1 S. 2 BGB.

⁸⁰ § 554 Abs. 1 S. 3 BGB.

⁸¹ J. Wiederholt, in W. Hau & R. Poseck (Hrsg.), BeckOK BGB, 61. Ed., Stand 01.02.2022, § 554, Rn. 29.

⁸² Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz, verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/844/oj> (29.03.2022).

⁸³ § 6 GEIG.

⁸⁴ § 7 Nr. 1, 2 GEIG.

⁸⁵ § 6 GEIG für Wohngebäude, § 7 GEIG für Nichtwohngebäude.

⁸⁶ § 8 Abs. 1 GEIG.

⁸⁷ § 8 Abs. 2 GEIG.

Nichtwohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen gelten vergleichbare Vorgaben mit dem Unterschied, dass lediglich mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden muss, zuzüglich mindestens einem weiteren Ladepunkt.⁸⁸

Unabhängig von einer anstehenden Renovierung muss der Eigentümer bei **bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen** dafür zu sorgen, dass **nach dem 1. Januar 2025** mindestens ein Ladepunkt errichtet wird. Dies gilt sowohl bei innenliegenden als auch bei angrenzenden Stellplätzen.⁸⁹ Trifft den Eigentümer diese Pflicht für mehr als ein Nichtwohngebäude, so kann er die Gesamtzahl der zu errichtenden Ladepunkte auch zusammen in einer oder mehreren dieser Liegenschaften errichten. Voraussetzung hierfür ist, dass dies dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur in den betroffenen Liegenschaften entspricht.⁹⁰

Die zuletztgenannte Möglichkeit besteht auch für die zuvor genannten zusätzlich zu errichtenden einzelnen Ladepunkte bei Nichtwohngebäuden.⁹¹

4.1.3. Förderung für Ladepunkte zur privaten Nutzung

Neben den gesetzlichen Neuerungen gab oder gibt es auch verschiedene **Förderprogramme für den Einbau von Ladepunkten zur privaten Nutzung**.

Zum einen gab es ab Ende November 2020 ein Förderprogramm für den Einbau von Ladepunkten an **Wohngebäuden**. Hierfür stellte öffentlich-rechtliche Förderbank⁹² Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) im Auftrag der Bundesregierung 900 EUR pro Ladepunkt für Privatpersonen als Förderung zur Verfügung. Dabei waren neben Privatpersonen auch Wohnungseigentümergeinschaften, Wohnungsunternehmen, Wohnungsgenossenschaften und Bauträger antragsberechtigt.⁹³ Aufgrund der grossen Nachfrage wurde das Fördervolumen mehrmals aufgestockt, zuletzt im Juli 2021 auf insgesamt 800 Millionen EUR.⁹⁴ Inzwischen ist das Fördervolumen jedoch aufgebraucht und es ist nicht mehr möglich, einen Antrag auf Förderung zu stellen.⁹⁵

Zum anderen und derzeit noch möglich ist ein Zuschuss für das Einrichten von Ladepunkten durch **Unternehmen, Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts, freiberuflich Tätige und gemeinnützige Organisationen**.⁹⁶ Gefördert werden damit Ladepunkte von bis zu 22 kW, die für

⁸⁸ § 9 Abs. 1 Nr. 1, 2 GEIG für den Fall, dass die Parkplätze im Gebäude liegen, § 9 Abs. 2 Nr. 1, 2 für den Fall, dass die Parkplätze an das Gebäude angrenzen.

⁸⁹ § 10 Abs. 1 GEIG.

⁹⁰ § 10 Abs. 2 S. 1 GEIG.

⁹¹ § 10 Abs. 3 GEIG.

⁹² § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 Gesetz über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW-Gesetz, KfWG, verfügbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/kredanstwiag/index.html> (31.03.2022).

⁹³ KfW, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/600000_4534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/600000_4534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF) (31.03.2022), S. 1.

⁹⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Wallbox-Förderung erneut verlängert, verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/076-scheuer-wallbox-foerderung-verlaengert.html> (31.03.2022).

⁹⁵ Vgl. KfW, Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude, verfügbar unter <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-%28440%29/> (01.04.2022).

⁹⁶ KfW, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Unternehmen, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/600000_4939_M_441.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/600000_4939_M_441.pdf) (01.04.2022), S. 1.

mindestens sechs Jahre einem begrenzten Kreis an Personen zugänglich sind, nämlich für Mitarbeitende sowie für Flottenfahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge. Der Zuschuss beläuft sich auf 70 % der Gesamtkosten, jedoch höchstens 900 EUR pro Ladepunkt. Pro Standort können höchstens 45'000 EUR als Zuschuss gewährt werden, wobei für den Standort die Investitionsadresse massgebend ist.⁹⁷

4.1.4. Steuererleichterung für Arbeitgebende

Schliesslich hat der Gesetzgeber Ende 2016 auch eine **Steuererleichterung für Arbeitgebende** geschaffen, die einen Ladepunkt für ihre Arbeitnehmenden anbieten. Steuerfrei sind daher solche Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs, die von den Arbeitgebenden zusätzlich zum geschuldeten Arbeitslohn gewährt werden.⁹⁸ Diese Steuererleichterung soll wie eine Subvention und eine Prämie wirken.⁹⁹

4.2. Durchsetzung

4.2.1. Recht auf Einbau eines Ladepunktes

Das **Wohnungseigentumsgesetz** scheint **keine besonderen Pflichten** desjenigen Wohnungseigentümers zu enthalten, der den Einbau eines Ladepunktes verlangt.

Wie bereits unter Punkt 4.1.1. dargestellt kann der **Mieter** eine **Sicherheit leisten**, um die Rückbaukosten und andere eventuell anfallende Kosten¹⁰⁰ abzusichern. Diese Sicherheit muss der Mieter leisten, sobald er die Erlaubnis zum Einbau des Ladepunktes verlangt und der Vermieter daraufhin Sicherheitsleistung fordert. Der Mieter darf mit der Sicherheitsleistung nicht erst bis kurz vor Ausführungsbeginn des Einbaus warten. Zwar darf der Vermieter seine Erlaubnis bis zur Leistung der verlangten Sicherheit verweigern, allerdings darf er dies nur dann, wenn der Mieter es zu Unrecht ablehnt, Sicherheit zu leisten.¹⁰¹ Dabei gelten die allgemeinen Vorschriften über Mietsicherheiten nur in begrenztem Masse: Der Vermieter muss die ihm als Sicherheit gewährte Geldsumme bei einem Kreditinstitut zu demjenigen Zinssatz anlegen, welcher für Spareinlagen mit dreimonatiger Kündigungsfrist üblich ist. Mieter und Vermieter können auch eine andere Form der Anlage vereinbaren, in jedem Fall jedoch muss das Geld getrennt vom Vermögen des Vermieters angelegt werden und stehen die Zinserträge dem Mieter zu.¹⁰² Zur Teilzahlung ist der Mieter dabei nicht berechtigt.¹⁰³

Die Lehre ist **geteilter Ansicht** darüber, ob der **Mieter bei Auszug zum Rückbau verpflichtet ist**.¹⁰⁴ Als Argument gegen eine solche Pflicht wird angeführt, eine Förderung der Elektromobilität steigere den Wert der Wohnung, sodass ein Rückbau auf Kosten des Mieters dem Grundsatz von Treu und

⁹⁷ KfW, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Unternehmen, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf) (01.04.2022), S. 1, 3.

⁹⁸ § 3 Nr. 46 EStG.

⁹⁹ M. Valta, in B. Heuermann & P. Brandis (Hrsg.), Ertragsteuerrecht Band 1: §§ 1-8 EStG, 160. EL, München 2021, § 3 EStG, Rn. 1.

¹⁰⁰ V. Schepers, in B. Gsell *et al.* (Gesamthrg.), beck-online.GROSSKOMMENTAR BGB, Stand 01.07.2021, § 554, Rn. 65.

¹⁰¹ V. Schepers, in B. Gsell *et al.* (Gesamthrg.), beck-online.GROSSKOMMENTAR BGB, Stand 01.07.2021, § 554, Rn. 68 f.; W. Hinz, in B. Dauner-Lieb & W. Langen, BGB Schuldrecht, 4. Aufl., Baden-Baden 2021, § 554, Rn. 44.

¹⁰² § 551 Abs. 3 S. 1-3 in Verbindung mit § 554 Abs. 1 S. 3 Hs. 2 BGB.

¹⁰³ Vgl. § 554 Abs. 1 S. 3 Hs. 2 BGB, welcher nicht auf § 551 Abs. 2 S. 1 BGB verweist.

¹⁰⁴ Für eine solche Pflicht beispielsweise J. Wiederhold, in W. Hau & R. Poseck (Hrsg.), BeckOK BGB, 61. Ed., Stand 01.02.2022, § 554, Rn. 37. Gegen eine solche Pflicht beispielsweise W. Hinz, in B. Dauner-Lieb & W. Langen, BGB Schuldrecht, 4. Aufl., Baden-Baden 2021, § 554, Rn. 60.

Glauben¹⁰⁵ widerspräche.¹⁰⁶ Nimmt man jedoch eine solche Rückbaupflicht des Mieters an und sollte er dieser nicht nachkommen, so kann der Vermieter Schadensersatz statt der Leistung im Sinne des § 281 Bürgerliches Gesetzbuch geltend machen.¹⁰⁷

4.2.2. Leitungs- und Ladeinfrastruktur bei Neubau/Renovierung

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz behandelt Verstösse gegen die unter Punkt 4.1.2. genannten Pflichten als **Ordnungswidrigkeit**.¹⁰⁸ Ein Verstoß kann mit einer Geldbusse bis zu 10'000 EUR geahndet werden.¹⁰⁹

4.2.3. Förderung für Ladepunkte zur privaten Nutzung

Beide Förderprogramme der KfW verlangen, dass der Zuschussempfänger ab Antragsbestätigung zehn Jahre lang **alle relevanten Nachweise** über die Einhaltung der Fördervoraussetzungen **aufbewahrt**. Hierzu gehören beispielsweise Produktzertifikate der Hersteller, Errichternachweise oder Montagebescheinigungen einschliesslich der Originalrechnungen sowie Zahlungsnachweise und der Stromliefervertrag über grünen Strom. Die KfW hat das Recht, diese Nachweise zu überprüfen und Kontrollen vor Ort durchzuführen.¹¹⁰

Im Rahmen des derzeit noch offenen **Förderprogramms für Unternehmen** und öffentlich-rechtliche Körperschaften kann die KfW ausserdem den Zuschuss zurückfordern, wenn der geförderte Ladepunkt nicht **mindestens sechs Jahre** lang dem Zweck entsprechend betrieben, sondern verkauft wird.¹¹¹

Die vom Förderungsempfänger im Rahmen des Antragsverfahren gemachten Angaben und Erklärungen sind **subventionserheblich** und damit **strafrechtlich relevant gemäss § 264 Strafgesetzbuch**.¹¹² Siehe hierzu das unter Punkt 2.2.2. Gesagte.

4.2.4. Steuererleichterung für Arbeitgebende

Es sind keine besonderen Durchsetzungsmassnahmen für Steuererleichterungen bekannt. Wenn die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, fallen entsprechende Steuern an.

¹⁰⁵ § 242 BGB.

¹⁰⁶ W. Hinz, in B. Dauner-Lieb & W. Langen, BGB Schuldrecht, 4. Aufl., Baden-Baden 2021, § 554, Rn. 60.

¹⁰⁷ V. Schepers, in B. Gsell et al. (Gesamthrg.), beck-online.GROSSKOMMENTAR BGB, Stand 01.07.2021, § 554, Rn. 74.

¹⁰⁸ § 15 Abs. 1 Nr. 1-4 GEIG.

¹⁰⁹ § 15 Abs. 2 GEIG.

¹¹⁰ KfW, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF) (31.03.2022), S. 5 f.; dieselbe, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Unternehmen, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf) (01.04.2022), S. 5 f.

¹¹¹ KfW, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Unternehmen, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf) (01.04.2022), S. 3.

¹¹² KfW, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF) (31.03.2022), S. 6; dieselbe, Merkblatt: Ladestationen für Elektroautos – Unternehmen, verfügbar unter [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004939_M_441.pdf) (01.04.2022), S. 6.

B. FRANKREICH

1. Introduction

Le nombre de point de recharge a augmenté de 54% sur les 12 derniers mois, pour atteindre, à la fin mars 2022, 57 732 points de recharge ouverts au public¹¹³. S’y ajoutent les points de recharge privés, pour atteindre **612 000 points de recharge** en France. Plus de 20% des points de recharge en Europe se trouvent ainsi en France¹¹⁴. Le rescencement précis des points de recharge ouverts au public semble notamment possible du fait de l’obligation pour l’aménageur de la station de recharge de publier en ligne, au fur et à mesure de la mise en service des stations, des données géographiques et techniques sur l’installation¹¹⁵. Actuellement, le Gouvernement français ambitionne l’installation de 100 000 points de charge ouverts au public dès 2022 et de 7 millions de points de charge publics et privés d’ici 2030. Le Gouvernement espère ainsi **soutenir l’essor de la mobilité électrique, en facilitant son utilisation**¹¹⁶.

Afin de promouvoir le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicule électrique, le Gouvernement a adopté **des mesures d’aides financières et des mesures normatives**¹¹⁷.

Sur le plan des **mesures financières**, on note par exemple que les particuliers peuvent bénéficier d’un crédit d’impôt pour l’acquisition d’un point de recharge et son installation à domicile. Autre exemple, 100 M€ sont dédiés dans un plan de relance à l’accompagnement du développement des infrastructures de recharge sur les aires de service des réseaux routier national et autoroutier¹¹⁸.

En matière normative, on relève en particulier la transposition de la partie électrique de la Directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d’une infrastructure de carburants alternatifs par l’adoption du Décret n°2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive susmentionnée. Plus tard, le Décret 2020-1696 du 23 décembre 2020 renforce les exigences de pré-équipement pour les parcs de stationnement des bâtiments neufs ou qui font l’objet de travaux lourds¹¹⁹. Le Décret 2020-1720 du 24 décembre 2020 facilite lui l’exercice du droit à la prise, notamment en étendant le dispositif (parkings extérieurs, bâtiments tertiaires, locataires, etc.)¹²⁰. Une Loi d’orientation des mobilités¹²¹ prévoit qu’avant 2023, les copropriétaires inscrivent les questions d’équipement en infrastructures de

¹¹³ Avere France, [Baromètre] En mars 2022, la France comptait près de 58 000 points de recharge ouverts au public, 08.04.2022, disponible sous <https://www.ave-re-france.org/publication/barometre-en-mars-2022-la-france-comptait-pres-de-58-000-points-de-recharge-ouverts-au-public/> (06.07.2022).

¹¹⁴ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Ministère de la Transition énergétique, Déploiement des bornes de recharge électrique : la moitié des aires de service désormais équipées, 15.07.2021, disponible sous <https://www.ecologie.gouv.fr/deploiement-des-bornes-recharge-electrique-moitie-des-aires-service-desormais-equipees> (06.07.2022).

¹¹⁵ Arrêté du 4 mai 2021 relatif aux données concernant la localisation géographique et les caractéristiques techniques des stations et des points de recharge pour véhicules électriques, disponible sous <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043475441> (06.07.2022)

¹¹⁶ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Ministère de la Transition énergétique, Développer l’automobile propre et les voitures électriques, § Le développement des infrastructures de recharge, 19.04.2022, disponible sous <https://www.ecologie.gouv.fr/developper-l-automobile-propre-et-voitures-electriques> (06.07.2022).

¹¹⁷ *Idem.*

¹¹⁸ *Idem.*

¹¹⁹ Cf. *infra* 4.1.

¹²⁰ *Idem.*

¹²¹ Loi n° 2019-1428 du 24.12.2019 d’orientation des mobilités.

recharge de véhicules électriques à l'ordre du jour de leur assemblée générale. Encore, la loi prévoit la possibilité pour les collectivités de définir le développement de l'offre de recharge sur leur territoire, de manière coordonnée avec les maîtres d'ouvrage publics et privés. On relève dans ce cadre l'adoption du Décret n°2021-565 du 10 mai 2021 relatif aux schémas directeurs de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables ou encore le Décret n°2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables.^{122, 123}

2. Recharge sur le domaine public

2.1. Mesures visant le développement des infrastructures de recharge

La loi donne **aux collectivités locales la possibilité de créer un service public** pour la mise en place d'infrastructures permettant de recharger des véhicules électriques. Cette possibilité est subordonnée au constat préalable d'une insuffisance de bornes de recharge d'initiative privée.¹²⁴

Cette mesure est prévue à l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales et prévoit actuellement en ses alinéas 1 et 4 :

« Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou de navires à quai, ainsi que des points de ravitaillement en gaz ou en hydrogène pour véhicules ou pour navires, ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires. [...] »

Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel. »

Actuellement, un programme nommé Advenir propose des primes pour des projets d'installation de borne de recharge. Ce programme est, entre autres, ouvert aux personnes publiques. **Les collectivités peuvent ainsi bénéficier d'une prime à l'installation** pour leur flotte interne et leurs salariés, ainsi que pour la mise en place de points de recharge ouverts au public. Une mesure valable jusqu'à la fin de l'année 2022 permet aussi de bénéficier d'une prime pour la modernisation d'un point de recharge ouvert au public devenu obsolète. Par exemple, pour un projet d'installation d'une borne de recharge concernant la voirie publique en France métropolitaine, une collectivité peut potentiellement recevoir

¹²² Cf. *infra* 2.2.

¹²³ Ministère de la Transition écologique, Bornes électriques : Développement des infrastructures de recharge, 06.04.2022, disponible sous : <https://www.ecologie.gouv.fr/bornes-electriques-developpement-des-infrastructures-recharge> (08.04.2022).

¹²⁴ Voir : L'implication locale dans le développement des bornes de recharge (électrique, GNV, hydrogène), 517-43, mis à jour 03.2021, in J. Facon, E. Grzelczyk, N. Lafay & C. Mondou, Le Lamy gestion et finances des collectivités territoriales, www.lamyline.fr (01.04.2022).

une prime allant jusqu'à 50 % du montant hors taxe de fourniture, de matériels et de travaux, dans la limite de 15 000 euros par point de recharge.¹²⁵

2.2. Exécution

Les communes peuvent décider de transférer la compétence portant création, développement et exploitation des infrastructures de recharges de véhicules électriques à différentes structures, telles que des établissements publics de coopération intercommunale, qui sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité¹²⁶.

Le dernier alinéa de l'article susmentionné L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales prévoit que, dans ce cas, le nouveau titulaire de cette compétence « peut élaborer un **schéma directeur** de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables ».

Ce schéma « définit les **priorités de l'action des autorités locales** afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit »¹²⁷. Pour ce faire, le schéma « comprend un diagnostic, un projet de développement et des objectifs chiffrés, un calendrier de mise en œuvre précisant les ressources à mobiliser, et un dispositif de suivi et d'évaluation »^{128, 129}.

3. Recharge dans des lieux accessibles au public sur le domaine privé

3.1. Mesures visant le développement des infrastructures de recharge

Il n'y a **pas de norme visant le développement** des recharges sur le domaine privé dans les lieux accessibles au public.

Cela étant, on relève, dans le Code de l'énergie, des **mesures qui encadrent la recharge** des véhicules électriques¹³⁰ et imposent aux opérateurs d'infrastructures de recharge électrique l'obligation de mettre à la disposition du public des informations relatives à la puissance réelle maximale de l'infrastructure de recharge (L. 353-3), ou encore aux aménageurs d'une infrastructure de recharge ouverte au public de garantir l'interopérabilité de l'infrastructure pour l'itinérance de la recharge (L. 353-4).

¹²⁵ Advenir, le programme de financement de bornes de recharge pour véhicule électrique, disponible sous : <https://advenir.mobi/> (13.04.2022).

¹²⁶ En ce sens, l'article suscité L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales prévoit en son alinéa 2 que les communes « peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L. 2224-31, aux autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au titre III du livre II de la première partie du code des transports et, en Ile-de-France, à Ile-de-France Mobilités. ».

¹²⁷ Code de l'énergie, article L353-5 alinéa premier.

¹²⁸ Code de l'énergie, article R. 353-5-1 alinéa premier *in fine*.

¹²⁹ Voir : L'implication locale dans le développement des bornes de recharge (électrique, GNV, hydrogène), 517-43, mis à jour 03.2021, in J. Facon, E. Grzelczyk, N. Lafay & C. Mondou, Le Lamy gestion et finances des collectivités territoriales, www.lamyline.fr (01.04.2022).

¹³⁰ Code de l'énergie, articles L. 353-1 et s.

S'il n'y a effectivement pas de mesures visant le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques sur le domaine privé dans des lieux accessibles au public, **des entreprises peuvent néanmoins se voir confier l'exploitation d'infrastructures de recharge installées à la demande des collectivités.**¹³¹

3.2. Exécution

Le non-respect de son obligation de garantir l'interopérabilité par l'**aménageur d'une infrastructure** est passible d'une **amende administrative**, qui reste à définir par le Conseil d'Etat¹³². En ce qui concerne l'obligation de l'**opérateur d'infrastructure** de mettre à disposition du public des informations relatives à la puissance réelle maximale de l'infrastructure de recharge, nos recherches n'ont pas permis d'identifier une sanction en cas de non-respect.

Lorsque les infrastructures de recharge installées à la demande des collectivités sont confiées à l'exploitation à une entreprise, alors une **délégation du service public autoroutier inclut l'obligation d'assurer, « à destination de l'ensemble des usagers, un service de distribution en sources d'énergies usuelles destinées aux véhicules sur les installations annexes à caractère commercial »**¹³³.

4. Recharge dans des emplacements privés sur le domaine privé

4.1. Mesures visant le développement des infrastructures de recharge

Le Code de la construction et de l'habitation prévoit une série de mesures générales relatives au stationnement des véhicules électriques et **applicables à la construction et à la rénovation de bâtiment**¹³⁴.

Premièrement, des mesures prévoient le **pré-équipement** d'emplacement de stationnement (c'est-à-dire la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurités nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables¹³⁵).

Ainsi, pour les parcs de stationnement de plus de 10 places situés dans des **bâtiments non résidentiels** neufs ou jouxtant de tels bâtiments, ou situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment, ou jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique, « au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents emplacements de stationnement, au moins deux emplacements sont équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite »¹³⁶.

¹³¹ L'implication locale dans le développement des bornes de recharge (électrique, GNV, hydrogène), *op. cit.*

¹³² Code de l'énergie, article L. 353-4 *in fine*.

¹³³ Code de la voirie routière, article D. 122-46-1. Les sources d'énergies usuelles étant toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5% des véhicules à moteur immatriculés pendant deux années consécutives ou par au moins 5% du parc de véhicules à moteur en circulation.

¹³⁴ Outre les mesures ci-après énumérées, voir également les articles R. 113-6 à R. 113-10 du même code.

¹³⁵ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-11 alinéa 1.

¹³⁶ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-12, I.

Pour les parcs de stationnement comportant plus de 10 places situés dans des **bâtiments résidentiels** neufs ou jouxtant de tels bâtiments, ou situés à l'intérieur de bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment, ou jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique, « la totalité des emplacements sont prééquipés. Leur équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d'électricité »¹³⁷.

Enfin, pour les parcs de stationnement situés dans des **bâtiments à usage mixte** (résidentiel et non résidentiel), neuf ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments, les deux groupes de mesures susmentionnées sont applicables (selon que l'usage majoritaire du parc est résidentiel ou non) pour les parcs comportant de 11 à 20 places. Pour les parcs de plus de 20 places, les deux sets de mesures s'appliquent au prorata du nombre d'emplacements réservés à un usage non résidentiel ou résidentiel.¹³⁸

Deuxièmement, des mesures prévoient des **points de recharge** pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2025, les bâtiments non résidentiels (et les bâtiments à usage mixte dont plus de 20 places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel) comportant un parking de plus de 20 places devront disposer d'au moins un point de recharge pour ces véhicules situés sur un emplacement permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite. Un point de recharge doit en outre être présent par tranche de 20 places supplémentaires (sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique seraient nécessaires pour ce faire).¹³⁹

A noter que **ne sont pas tenues au respect des mesures présentées** (pré-équipement et point de recharge) **les petites et moyennes entreprises** ; ou encore que ces mesures ne sont pas applicables lorsque, dans les cas des rénovations importantes, le coût des installations de recharge et de raccordement représenteraient plus de 7% du coût total de la rénovation.¹⁴⁰

Par ailleurs, **le locataire**¹⁴¹ **peut, à ses frais, équiper d'installations dédiées à la recharge** électrique pour véhicule électrique (ou hybride) rechargeable et permettant un comptage individualisé des consommations, des places de stationnement ayant un accès sécurisé à usage privatif. Le propriétaire du bâtiment (ou le syndicat des copropriétaires) ne peut pas s'opposer sans motifs sérieux et légitimes.¹⁴²

4.2. Exécution

Les **propriétaires** des immeubles concernés sont tenus de mettre en œuvre les mesures présentées ci-dessus, **à l'occasion de la construction ou de la rénovation desdits immeubles**.

¹³⁷ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-12, II.

¹³⁸ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-12, III.

¹³⁹ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-13.

¹⁴⁰ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-14.

¹⁴¹ Il en va de même pour les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction occupants (Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-16 alinéa 4).

¹⁴² Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-16. Voir également les articles L. 113-17 et R. 113-7 à R. 113-10 du même code.

En ce qui concerne la possibilité donnée au **locataire** d'équiper d'installation dédiées à la recharge électrique des places de stationnement, c'est à ses frais que ces travaux auront lieu. Il en va de même pour les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction **occupants**¹⁴³.

¹⁴³

Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-16 alinéa 4.

C. ITALIEN

1. Introduction

1.1. Legislative background

Italy first established a **national plan for the development of electric vehicle (EV) charging infrastructure networks** to support sustainable mobility and encourage the adoption of low emissions vehicles with Law n. 134 of 2012.¹⁴⁴

The **Ministry of Infrastructure and Transportation is responsible for proposing and adopting the national infrastructure plan** in coordination with other designated government authorities to ensure a uniform level of access to electric charging services throughout the Italian territory.¹⁴⁵ The plan identifies the infrastructure needs of different parts of the country taking into consideration levels of traffic congestion, air pollution, and urban and suburban roadway and highway development.¹⁴⁶ The plan should be updated on a yearly basis. However, this has rarely been the case.

Via a dedicated fund, the Ministry also participates in the **financing of EV infrastructure development** plans submitted by and agreed with regional and local authorities for up to fifty percent of the total implementation cost.¹⁴⁷ Municipalities can provide tax benefits to building owners who want to install EV charging stations.¹⁴⁸

In 2016, **Italy implemented European Directive 2014/94/EU¹⁴⁹** on the deployment of alternative fuels infrastructure by enacting a National Policy Framework in accordance with European objectives.¹⁵⁰ The new framework incorporated prior implementations of the national infrastructure plan created with Law 134/2012.¹⁵¹ In particular, **an adequate number of EV charging points accessible to the public** in urban and suburban agglomerations and the road networks of other densely populated areas would need to be reached. In order to achieve this by 31st December 2020, Legislative Decree n. 257 of 2016 established that priority would be given to metropolitan areas non-compliant with mandatory air quality standards in the three prior consecutive years, followed by all other urban and suburban areas, state roads and highway networks.¹⁵²

¹⁴⁴ Article 17-septies in title IV-bis of Law n. 134 of August 7, 2012, converting Law Decree n.83 of June 22, 2012, and containing urgent measures for the country's growth.

¹⁴⁵ Art. 17-septies, paragraphs 1 and 2.

¹⁴⁶ Art. 17-septies, paragraph 4.

¹⁴⁷ Art. 17-septies, paragraph 8.

¹⁴⁸ Art. 17-septies, paragraph 7.

¹⁴⁹ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and the Council of October 22, 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure established common standards and minimum requirements for the development of the alternative fuels market, including the deployment of the necessary infrastructure, in close cooperation with regional and local authorities, to enable the use of alternative fuels such as electricity, biofuels, and natural gas, minimize dependence on oil, and mitigate the environmental impact of transportation.

¹⁵⁰ Legislative Decree n. 257 of December 16, 2016, containing provisions implementing Directive 2014/94/UE.

¹⁵¹ Legislative Decree n. 257/2016, Article 3, paragraphs 3 and 6.

¹⁵² Legislative Decree n. 257/2016, Article 4.

Law n. 120 of 2020 then mandated that **all new and renewed concessions for gas stations and other service areas would have to include EV charging stations.**¹⁵³ However, both the national plan for EV charging and the highway infrastructure plan are still being finalized. Law n.120/2020 also explicitly required municipalities to integrate EV charging infrastructure in their urban planning to reach a sufficient number of charging stations.¹⁵⁴ The law set an initial goal of at least one charging station per 1000 inhabitants, where feasible. An intervening amendment now **requires municipalities to base their planning efforts on the number of registered EVs instead.**¹⁵⁵ Lastly, in 2021, a simplified administrative procedure was introduced to expedite the construction and installation of EV charging stations.¹⁵⁶

1.2. State of EV charging infrastructure

Under Italian Law, EV charging infrastructure is defined as the ensemble of structures, electric networks and systems necessary for the implementation of parking areas equipped with one or more charging points for EVs.¹⁵⁷ A charging point is an interface capable of either recharging or swapping the battery of one vehicle at the time.¹⁵⁸ A charging station typically consists of one or more charging points or devices and the related electric interconnections. The law contemplates two main types of charging points: standard or normal power charging (equal to or below 22 kW) and high-power charging (above 22 kW).¹⁵⁹ EV charging is allowed and generally takes place in public and private areas and buildings, private roads not open to the public, public and private roads open to the public, and finally, parking, rest and service areas whether public or private, open to the public.¹⁶⁰

¹⁵³ Article 57, paragraph 13 of Law n. 120 of September 11, 2020, establishing urgent measures for the simplification and innovation of digitalization.

¹⁵⁴ Law n. 120 of September 11, 2020, Article 57, paragraph 6.

¹⁵⁵ Legislative Decree n. 199 of November 8, 2021, Article 45 paragraph 1 c) modifying Article 57, paragraph 6 of Law n.120/2020.

¹⁵⁶ Article 32-ter of Law n. 108 of 29 July 2021, containing provisions for the governance of the National Recovery and Resilience Plan and initial measures to strengthen administrative structures and accelerate and simplify procedures.

¹⁵⁷ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 1.

¹⁵⁸ Legislative Decree n. 257/2016, Article 2, paragraph 1, c).

¹⁵⁹ Legislative Decree n. 257/2016, Article 2, paragraph 1, d) defines a standard power charging point as "a charging point, which allows for the transfer of electricity to an electric vehicle with a power output of 22 kW or less, excluding devices 3.7 kW or less, which are installed in private residential properties or whose primary purpose is not to recharge electric vehicles, and which are not accessible to the public. A standard power charging point is of two types: 1) slow = equal to or less than 7.4 kW; 2) Accelerated = greater than 7.4 kW and equal to or less than 22 kW. In letter e), the law defines a high-powered charging point as follows: "a charging point that enables the transfer of electricity to an electric vehicle with a power greater than 22 kW. The high-power charging point is of two types: 1) fast: greater than 22 kW and equal to or less than 50 kW; 2) ultra-fast: greater than 50 kW." According to the 2015 National Infrastructure Plan, in places where vehicles are parked for long periods of time (overnight or during the day, typically 2-10 hours) such as parking lots at workplaces, in condominiums or at public facilities, the chosen charging systems should offer a low-power charging service ("slow" charging from about 3 kW up to about 7 kW in alternating current). In places where vehicles are parked for short periods of time (typically 30 minutes to 2 hours) such as commercial areas (cinemas, restaurants, shopping malls, etc.), the chosen charging systems should mainly offer a medium power charging service ("accelerated" charging: over 7 kW and up to 22 kW, depending on the characteristics of the vehicle) provided that the recharge allows a sufficient recovery of autonomy. Eventually, fast power charging systems (43 kW AC - greater than 22kW, 44-50 kW DC) should be offered to vehicles which require very fast recharging such as cabs or commercial vehicles for urban use. 2015 National Infrastructure Plan, p. 28-29, published in the Official Journal on June 30, 2016, n. 151 available at <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNire.pdf> (26.03.22).

¹⁶⁰ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 2.

Between 2015 and 2019, the number of public high power charging points in Italy increased more than ten-fold.¹⁶¹ Over the same period of time, the number of public normal power charging points nearly doubled, growing from 1,679 to 8,312 units.¹⁶² As of 2020, there were respectively 1,231 high power and 12,150 normal power charging points across Italy.¹⁶³ However, in 2019, the density of fast charging points on the Italian highway network was twelve charging points every 100 kilometers, roughly three times lower than the European average of thirty seven charging points per 100 kilometers.¹⁶⁴ This figure has continued to improve, reaching **eighteen charging points every 100 kilometers in 2020.**¹⁶⁵

1.3. Measures to incentivise EV adoption

According to a 2018 national survey conducted by Nuova Energia,¹⁶⁶ **range anxiety** was the main factor discouraging Italians from buying more EVs. Six in ten respondents thought that finding charging points was difficult or feared running out of charge.¹⁶⁷ Fifty-five percent rated economic incentives, combined with infrastructure expansion, as the two most important factors to stimulate EV adoption.¹⁶⁸

To overcome these barriers and encourage EV market penetration, which had remained low compared to other European countries, the Italian government began to provide **purchase subsidies and tax benefits** targeting both fully electric (BEVs) and hybrids (HEVs and PHEVs) vehicles.¹⁶⁹ These incentives can be combined with additional ones granted by regional authorities. As a result, sales more than tripled between 2019 and 2020 reaching a total of 32,227 registrations for BEVs and 27,487 for

¹⁶¹ European Alternative Fuels Observatory (EAFO), Countries: Italy, Infrastructure > Electricity, available at <https://www.eafo.eu/countries/italy/1739/infrastructure/electricity> (24.03.22).

¹⁶² Id.

¹⁶³ Id. See also, Motus-E, Public Charging Infrastructure In Italy, March 2020, available at https://www.motus-e.org/wp-content/uploads/2020/09/Report-IdR_Marzo_MOTUS-E-1.pdf (25.03.22).

¹⁶⁴ Id.

¹⁶⁵ Id.

¹⁶⁶ Nuova Energia, Questo sì che è un tema a presa rapida! (2018), available at http://www.nuova-energia.com/index.php?option=com_content&task=view&id=5579&Itemid=146 (24.03.22).

¹⁶⁷ R. Bellantone, Auto elettrica: cosa ne pensano gli Italiani? (2018), available at <https://www.consumatori.it/auto-moto/auto-elettriche-sondaggio-italiani/> (24.03.22).

¹⁶⁸ Id.

¹⁶⁹ Article 1, paragraph 1031-1064 of Law n. 145 of December 30, 2018, containing the national budget for fiscal year 2019 and multiyear budget for 2019-2021, and implemented with Decree of the Ministry of Economic Development of March 20, 2019, published in the Official Journal n. 83 of April 6, 2019. Article 2 of the Ministerial Decree establishes a 60 million euros fund for 2019 and 70 million for each of the years 2020 and 2021, for new vehicles purchased and registered in Italy between March 1, 2019, and December 31, 2021, with a price of less than 50,000 euros excluding VAT, which produce carbon dioxide (CO₂) exhaust emissions not exceeding 70 g/km. Another fund of 10 million euros for 2019 is established for new electric or hybrid two-wheeled vehicles purchased and registered in Italy in 2019, with a power output of 11 kW or less or equal to 11 kW. With Law n. 178 of December 30, 2020, Article 1, paragraph 659 and 691, both funds have been refinanced: the former to the extent of 420 million euros for year 2021; the latter to the extent of 20 million euros for each of the years 2021, 2022 and 2023 and limited to 30 million euros for each of the years 2024, 2025 and 2026. Electric vehicles are also exempt from the annual ownership tax for a period of five years from the date of their first registration. Presidential Decree n. 39 of February 5, 1953, Article 20. After this five-year period, most Italian regions offer a seventy five percent reduction of the tax rate applied to equivalent petrol vehicles.

PHEVs.¹⁷⁰ The market share for these vehicles grew respectively from 0.6 percent in 2019 to 2.3 percent in 2020, and from 0.3 percent to 2 percent in the same year.¹⁷¹

In the 2020-2022 budget, the government also introduced **new procurement rules** mandating public administrations (with some exceptions) to reserve a fifty percent quota for the purchase or rental of electric, hybrid or hydrogen vehicles when renewing their fleet.¹⁷²

Italy is Europe's **fourth largest motor vehicle market** after Germany, France, and the UK. Thanks to the mix of government measures, the share of EVs in Italy is expected to continue to grow considerably in the coming years.¹⁷³

2. Charging on public land

2.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

EV charging is allowed in public areas and buildings, along public roads, and within public parking, rest and service areas.¹⁷⁴

Legislative Decree n. 257/2016 established that in order to develop a well-planned EV charging network across the national territory that meets demand and efficiently connects existing and future stations, adequate consideration should be given - by the end of 2020 - to the expected number of EV registrations with the Department of Motor Vehicles, European best practices and recommendations, and the particular needs of public transport hubs.¹⁷⁵

In 2018, the Ministry of Infrastructure and Transportation reached an agreement with seventeen (out of twenty) Italian regions and the two independent provinces of Trento and Bolzano to **co-finance EV charging infrastructure development plans** in these territories.¹⁷⁶ Under the agreement, each regional authority must monitor and verify the advancement of EV charging installation activities and report back to the Ministry every six months or at each disbursement request. Local authorities and private entities charged with implementing portions of the regional plan report back to the regions directly.¹⁷⁷

¹⁷⁰ EAFO, Country: Italy, vehicles & fleet, available at <https://www.eafo.eu/countries/italy/1739/vehicles-and-fleet> (24.03.22).

¹⁷¹ Id.

¹⁷² Law n. 160 of December 19, 2020, containing the national budget for fiscal year 2020 and multiyear budget for 2020-2022", Article 1, paragraphs 107 and 108.

¹⁷³ C. Ombello, Italy's EV Market Doubled in 2021, Any Growth in 2022? (2022) available at <https://cleantechnica.com/2022/03/18/italys-ev-market-doubled-in-2021-any-growth-in-2022/> (24.03.22). See also C. Ombello, Italy's EV Market More Than Tripled YOY In Q1 2021 (2021), available at <https://insideevs.com/news/508097/italy-ev-market-growth-2021/> (24.03.22).

¹⁷⁴ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 2, lett. a), c), d).

¹⁷⁵ Legislative Decree n. 257/2016, Article 4, paragraph 3.

¹⁷⁶ Funding Agreement between the Ministry of Infrastructure and Transportation and the regions of Basilicata, Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia-Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Umbria, Valle d'Aosta, Veneto, including the two independent provinces of Trento e Bolzano, published in the Official Journal on June 20, 2018, n. 141 available at https://www.gazzettaufficiale.it/do/atto/serie_generale/caricaPdf?cdimg=18A0430000100010110001&dgu=2018-06-20&art.dataPubblicazioneGazzetta=2018-06-20&art.codiceRedazionale=18A04300&art.num=1&art.tiposerie=SG (27.03.22).

¹⁷⁷ Article 8 of the Funding Agreement.

Legislative Decree n.257/2016 also established the creation of a **National Digital Platform to ensure free access to information** concerning EV charging services available across the country, such as type and location of EV charging points, including for public planning purposes.¹⁷⁸

Municipalities implement and manage publicly accessible EV charging infrastructure within their jurisdiction based on the public data available and taking into consideration their residents' requests. **A municipality should aim to install at least one EV charging point for every six registered EVs**, whenever technically feasible, in areas that lack sufficient access to charging, also taking into consideration access to charging in private homes.¹⁷⁹ **Private citizens can solicit the installation of public charging stations** in their area of residence by filing a request with the municipality. In such cases, EV owners are encouraged to register their vehicles in the National Digital Platform and provide additional information including their address, zone of usual parking and availability of private charging points.¹⁸⁰

To optimize public land use, a minimum of two vehicles must be able to charge simultaneously at each station. A public land occupation fee is calculated exclusively on the amount of space utilized by the EV charging infrastructure. This is not to include the associated parking space which must remain available to all EV owners for the sole purpose of accessing the recharging service on a non-discriminatory basis.¹⁸¹ Municipalities can reduce or even eliminate the fee altogether if the EV charging infrastructure uses renewable energy sources.¹⁸²

EV charging within public areas and public buildings is categorized as a service.¹⁸³ Charging, i.e., the supply and sale of electricity to a vehicle, is just one component of the service that an operator such as Enel X, BeCharge, Tesla, A2A, Acea Energia e-mobility, etc. typically provides. This may also include the installation, management, and maintenance of the charging point or station.

¹⁷⁸ Article 4, paragraph 7 bis of Law n. 55 of June 14, 2019, establishing urgent measures in the areas of government procurement, infrastructure, urban regeneration and reconstruction after seismic events. "By decree of the Minister of Infrastructure and Transport, in agreement with the Minister of the Economy and Finance and the Minister of Economic Development, to be issued within thirty days from the entry into force of the law converting this decree, are set the interventions to implement the National Digital Platform (so called PUN) as referred to in Article 8 paragraph 5 of Legislative Decree n. 257/2016 and the interventions of the National Infrastructure Plan for the EV charging, referred to in Article 17-septies Law n. 134/2012, so-called "PNire 3", in favor of projects for the construction of recharging infrastructure networks, immediately feasible, evaluated and selected by the Ministry of Infrastructure and Transport". Legislative Decree n. 257/2016, Article 8, paragraph 5 established that: "Within 180 days from the date of entry into force of this decree, are made available on the website of the Fuel Prices Observatory of the Ministry of Economic Development, the national map of refueling points accessible to the public for alternative fuels CNG, LNG and LPG for road transport and, on the institutional website of the Ministry of Infrastructure and Transport, the national map of recharging or refueling points accessible to the public for alternative fuels electricity and hydrogen for road transport. For the arrangement of this map, the Ministry of Infrastructure and Transport, through the National Digital Platform, hereinafter PUN, provided in the PNire, collects information relating to recharging or refueling points accessible to the public, such as location, technology of the socket, the maximum deliverable power, the technology used for access to recharge, the availability of access, the infrastructure identifier, the owner of the infrastructure". A map of EV charging stations in the Italian territory is available on the European Observatory for Alternative Fuels website, see EAFO, Fuel Map, Electricity, available at <https://www.eafo.eu/fuel-map> (26.03.22).

¹⁷⁹ Legislative Decree n. 199 of November 8, 2021, Article 45, paragraph 1, letter c).

¹⁸⁰ Id.

¹⁸¹ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 9.

¹⁸² Id.

¹⁸³ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 2-bis: "In the cases referred to in paragraph 2, letters a) and b), the recharging of the electric vehicle, by analogy with what is provided by the Legislative Decree n. 257/2016, for public recharging is to be considered a service and not a supply of electricity."

Local authorities follow competitive and non-discriminatory procedures to assign public service concessions to EV charging operators on public land.¹⁸⁴

Since 2021, obtaining a regular construction permit to install publicly accessible EV charging stations on public land is no longer required.¹⁸⁵ Instead, a **simplified authorization procedure applies**. The service provider must formally notify the owner of the road (municipalities in urban areas; local authorities or private entities in charge of road management and maintenance in suburban areas) of the intention to install an EV charging station on public land and take care of all related and necessary works to connect it to the electric grid. The local authority has thirty days to release an authorization valid for a minimum of ten years which comprises a permit of unlimited duration for the connection to the electric distribution network.¹⁸⁶

2.2 Enforcement

In cases where a municipality fails to install and manage publicly accessible EV charging stations in areas that lack sufficient access to public charging, a **public or private entity can request the municipality or the road administrator to be authorized to install and operate EV charging stations** in one or more urban or suburban roads or be granted a concession for their operation and maintenance.¹⁸⁷

To maximize their use and ensure non-discriminatory access, public EV charging stations are available exclusively for recharging purposes.¹⁸⁸

The Italian road code generally prohibits stopping or parking in specific areas that are reserved to particular categories of motorists and commercial operations during certain hours of the day to guarantee road viability and safety, facilitate urban transit and the fruition of public roads and parking areas by all motorists.¹⁸⁹

Special rules regulate spaces reserved for EV charging. Stopping or parking is prohibited both for vehicles other than EVs that stop or park in such reserved spaces as well as to EVs that are not in charging mode or that occupy the parking space for more than an hour after having completed the recharging process. This prohibition does not apply between 11 pm and 7 am unless it is a high-power charging point station.¹⁹⁰

The municipal police can impose **administrative sanctions on violators**, ranging from € 41 to € 165 for two-wheel motorcycles and from € 87 to € 344 for other vehicles.¹⁹¹

¹⁸⁴ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 8.

¹⁸⁵ Law n. 108/2021, Article 32-ter, paragraph 1, lett. a).

¹⁸⁶ Law n. 108/2021, Article 32-ter, paragraph 1, lett. b).

¹⁸⁷ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 8.

¹⁸⁸ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 4.

¹⁸⁹ Italian Road Code, Article 158, paragraph 1, lett. h-bis) and h-ter), as amended by Law n. 120/2020, Article 57.

¹⁹⁰ Italian Road Code, Article 158, paragraph 1, lett. h-ter).

¹⁹¹ Italian Road Code, Article 158, paragraph 5.

3. Charging in publicly available spaces on private land

3.1 Measures aimed at the development of charging infrastructure

To facilitate the expansion EV charging infrastructure, article 15 of Legislative Decree n. 257/2016 **requires new commercial buildings above five hundred square meters or undergoing major renovation to install electrical connections** suitable for accommodating EV charging points in parking lots, garages, and other parking areas.¹⁹² The requirement consists of laying cables connecting garages and parking areas to the electric grid so that electric vehicles are able to recharge from each parking space if EV stations are installed.

The **provisions and procedures analyzed in section 2.1 for obtaining a construction permit also apply** to EV charging infrastructure installed on roads, parking, rest and service areas that are private but accessible to the public. The installation provider of a publicly accessible EV charging station is subject only to the requirement of formally notifying the local authority before the start of any construction work by filing the appropriate form accompanied by all necessary statements, certifications, and relevant technical documents, which replaces any other authorization or permit.

The local authority has thirty days to review the file and can ask the service provider to comply with any applicable measure and/or remove any harmful effects caused by the construction works.

3.2 Enforcement

Commercial building owners and developers who don't comply with the obligation established in article 15 of Legislative Decree n. 257/2016 are **unable to obtain a building permit**.¹⁹³ The Municipal Single Construction Office ("Sportello Unico per l'Edilizia") handles all relations between the private individual and the local authority concerned with the building permit request.¹⁹⁴ During the ongoing construction activity, public officers monitor that the work is carried out in accordance with all urban planning rules and regulations.

Moreover, should the service provider fail to comply with additional conditions related to the construction activity mentioned above, the local authority can issue a stop order.

Local authorities can further incentivize compliance by temporarily blocking construction, revoking licenses and permits, and ordering the demolition of construction works already carried out.¹⁹⁵

Government buildings and buildings owned by administrative authorities are exempted from this provision.

¹⁹² Legislative Decree n. 257/2016, Article 15, paragraph 1.

¹⁹³ Id.

¹⁹⁴ Article 5 of Presidential Decree n. 380 of June 6, 2001, containing the discipline applicable to the construction sector.

¹⁹⁵ Article 39 Presidential Decree n. 380/2001.

4. Charging in private spaces on private land

4.1 Measures aimed at the development of charging infrastructure

Similar to the requirements applying to commercial buildings described in section 3.1. above, **new residential buildings with at least ten residential units or undergoing major renovation** must have electrical connections suitable for accommodating EV charging points in associated parking lots.

However, unlike for commercial buildings, EV connections in residential buildings must be available in no less than twenty percent of the parking lots to obtain the building permit.¹⁹⁶

The installation of EV charging infrastructure in existing private areas, buildings, or roads not publicly accessible is voluntary.¹⁹⁷ Should a private owner decide to install such infrastructure, it will be subject to the same notification procedure to the competent local authority as that described above.

Specific rules and procedures apply in the context of condominiums. Condominiums are forms of property in real estate in which portions of separate ownership (such as residential units) and portions of common ownership (such as stairs, courtyards or elevators) coexist,¹⁹⁸ unless subject to different arrangements by the owners.

The implementation of EV charging infrastructure in a condominium building **must be approved by its members after appropriate deliberations.**¹⁹⁹ To approve EV infrastructure installation works, a quorum of a number of votes equal to the majority of the members attending the deliberations meeting (one vote for each residential unit) and representing at least half of the building value is required on the first meeting call, and can be reduced to a third on second call.²⁰⁰ However, if the condominium's board refuses to call a meeting to deliberate, or the assembly does not deliberate on the matter within three months from the call, the members proposing the installation of EV charging infrastructure can decide to build it at their own expense.²⁰¹

Other members, at any time, can use the EV charging infrastructure after having contributed to its installation and maintenance expenses as established by the Italian civil code for discretionary changes or improvements made in common areas.²⁰²

Even on private land, EV charging should be categorized as a service, as described in Section 2.1 of this country report.

¹⁹⁶ Legislative Decree n. 257/2016, Article 15, paragraph 1.

¹⁹⁷ Law n. 120/2020, Article 57, paragraph 14.

¹⁹⁸ Italian Civil Code, article 1117.

¹⁹⁹ Law n. 134/2012, Art. 17-quinquies, paragraph 2.

²⁰⁰ Italian Civil Code, Art. 1136, paragraph 1, 2 and 3.

²⁰¹ Law n. 134/2012, Art. 17-quinquies, paragraph 3.

²⁰² Italian Civil Code, Art. 1121, paragraph 3.

Art. 1121 – Burdensome or unnecessary innovations:

“1. If the innovation amounts to a very heavy expense or is of a luxurious or opulent character compared to the particular conditions and importance of the building, and consists of works, equipment or artifacts susceptible to separate use, the owners who do not intend to take advantage are exempt from any contribution in the expense.

2. If the separate use is not possible, the innovation is not allowed, unless the majority of the owners who have approved or accepted it intend to bear the full cost.

3. In the case provided for in the first paragraph, the owners and their heirs or successors in title may, however, at any time, participate in the benefits of innovation, contributing to the costs of implementation and maintenance of the work”.

To facilitate the adoption of EV charging infrastructure on private land, the Ministry of the Ecological Transition has **allocated funds aimed at supporting the purchase and installation of charging stations in workplaces** by companies and professionals residing in Italy.²⁰³ The grant application must include a description of the applicant's investment amount and the results expected.²⁰⁴ The applicant must also attach a list of expenditures and all the appropriate documentation related to the EV charging infrastructure.²⁰⁵

Eligible expenses covered by grant money typically can include purchase and installation costs of EV charging points; connections to the electricity grid; project planning; work and safety management; and tests procedures.²⁰⁶ Grant beneficiaries must maintain and operate the EV charging stations for at least five subsequent years.²⁰⁷

In 2020, to implement EV charging in private areas, the Italian Regulatory Authority for Energy, Networks, and Environment launched a **test procedure consisting of providing a higher availability of electric power during the night** (from 11 p.m. to 7 a.m.), Sundays and public holidays, at fixed tariffs and covering other expenses already agreed upon by private customers and service providers.²⁰⁸

Moreover, also in 2020, the Italian government adopted some **fiscal incentives aimed at improving energy efficiency in condominiums and residential buildings**.²⁰⁹ Law n. 77 of 2020 granted property owners a 110% tax deduction for the installation of EV charging infrastructure.²¹⁰ Such deduction is calculated by applying the percentage (110%) to the documented expense incurred for the installation of the EV station and subtracting that amount from the tax due.

The beneficiary must carry out the installation works in conjunction with interventions aimed at improving the energy efficiency of the building (i.e., thermal isolation, centralized heating systems, etc.).²¹¹ Instead of a tax deduction, property owners can choose to receive a discount on the payment due up to a maximum amount equal to the payment itself, or a tax credit in the same amount.²¹²

²⁰³ Decree of the Ministry of Ecological Transition of August 25, 2021, titled: "Granting of contributions for the installation of EV charging infrastructure carried out by individuals in the exercise of business activities, arts and professions, as well as by persons subject to corporate income tax (IRES)".

²⁰⁴ Ministerial Decree of August 25, 2021, art. 8 paragraph 2.

²⁰⁵ Ministerial Decree of August 25, 2021, art. 9.

²⁰⁶ Ministerial Decree of August 25, 2021, art. 6.

²⁰⁷ Ministerial Decree of August 25, 2021, art. 10.

²⁰⁸ Resolution of the Regulatory Authority for Energy, Networks and Environment (ARERA) of December 15, 2020, 541/2020/R/EEL, as modified and integrated by Resolution of April 20, 2021, 160/2021/R/EEL.

²⁰⁹ Article 119, Law n. 77 of July 17, 2020, converting Law Decree n. 34 of May 19, 2020: "Measures urgent in the field of health, support for work and the economy, as well as social policies related to the epidemiological emergency by COVID-19".

²¹⁰ Law n. 77/2020, article 119, paragraph 8: "For the installation of EV charging infrastructures in buildings, the deduction under Article 16-ter of Decree-Law No. 63 of June 4, 2013, converted, with amendments, by the law of August 3, 2013, n. 90, is recognized to the extent of 110%, to be distributed among those entitled in five annual installments of equal amount, provided that the installation is performed in conjunction with one of the interventions referred to in paragraph 1 of this article".

²¹¹ Law n. 77/2020, article 119, paragraph 1.

²¹² Law n. 77/2020, article 121, paragraph 1, " (a) for a contribution, in the form of a discount on the payment due, up to a maximum amount equal to the payment itself, advanced by the suppliers who have carried out the interventions and recovered by them in the form of a tax credit, equal to the deduction due, with the possibility of subsequent transfer of the credit to other subjects, including credit institutions and banks; (b) for the assignment of a tax credit of the same amount, with the option of subsequent assignment to other parties, including credit institutions and other financial intermediaries".

Law n. 234 of 2021 has extended these fiscal incentives through 2022, providing for spending caps.²¹³

4.2 Enforcement

The same sanction described in section 3.2 above applies to residential building owners and developers who do not comply with the obligation established in article 15 Legislative Decree n. 257/2016.

²¹³ Article 1, paragraph 28, Law n. 234 of December 30, 2021, containing the national provisional budget for fiscal year 2022 and multiyear budget for 2022-2024. “[...] in compliance with the following limits of expenditure, without prejudice to interventions in progress: € 2,000 for single-family buildings or for units located within multi-family buildings that are functionally independent and have one or more independent accesses from the outside according to the definition in paragraph 1-bis of this article; euro 1.500 for multi-family buildings or condominiums that install a maximum number of 8 columns”.

D. NIEDERLANDE

1. Introduction

1.1 General legal and policy framework – Climate Act

To combat climate change, the Dutch government wants to reduce the Netherlands' greenhouse gas emissions by 49% by 2030 compared to 1990 levels, and a 95% reduction by 2050. These goals were laid down in the Climate Act (*Klimaatwet*) on May 28, 2019. **The Climate Act intends to give individuals and companies in the Netherlands more certainty about the climate goals.** Under the Climate Act, the government is required to draw up a Climate Plan (*Klimaatplan*) setting out measures to ensure that the targets stipulated in the act are achieved. To that end, the National Climate Agreement (*Klimaataakkoord*), which was concluded at June 2019, contains agreements with the relevant sectors in the economy on what they will do to help achieve these climate goals. The participating sectors are: electricity, industry, built environment, traffic and transport, and agriculture.²¹⁴

1.2 Charging infrastructure policy – National Climate Agreement

In the sector of traffic and transport, the National Climate Agreement aims to meet the estimated demand of 1.8 million charging points for passenger transport in the Netherlands in 2030. For transportation of goods, the estimated demand of charging points is 18,600 for delivery vans and 7,400 for trucks. The currently available **number of charging points does not keep up with the amount of electric vehicles** that are being sold in the Netherlands, making the development of sufficient EV charging infrastructure a challenge that is requiring an effort to eventually realise up to 700 charging points each day.²¹⁵

1.3 EU AFID Directive

In particular, the National Climate Agreement stipulates that the national government and the local and regional authorities, in consultation with the regional programmes for smart and sustainable growth, will draft an **integrated plan for the necessity of alternative refuelling and charging infrastructure**, including storage, in the Netherlands. This plan is coordinated with market parties and part of the national policy plan on infrastructure for alternative fuels (*national beleidsplan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen*) that was completed in 2017²¹⁶ under the Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure (PbEU 2014, L 307) (hereinafter: Alternative Fuels Infrastructure Directive, or AFID). The plan states the objectives and necessary actions to develop the market for alternative fuels necessary for the new infrastructure.²¹⁷

²¹⁴ *Klimaataakkoord 2019*, p. 58, available in English here: <https://www.klimaataakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/national-climate-agreement-the-netherlands>.

²¹⁵ *Klimaataakkoord 2019*, p. 58

²¹⁶ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-800545.pdf> (in Dutch).

²¹⁷ The European Commissions has developed a proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council. This proposal is still in procedure.

1.4 National Charging Infrastructure Agenda

In accordance with the National Climate Agreement, and as part of the national policy plan on infrastructure for alternative fuels, a **National Charging Infrastructure Agenda** (*Nationale Agenda Laadinfructuur*, or NAL)²¹⁸ has been annexed to the National Climate Agreement. This Agenda contains further agreements on **actions necessary for charging infrastructure for the national motorway network**, and will also be translated into regional mobility plans in consultation with provinces and municipalities, that detail the local needs for charging infrastructure. The National Climate Agreement also stipulates that the Association of Provincial Authorities (IPO), the Association of Netherlands Municipalities (VNG) and suppliers of energy carriers for transport will make agreements under the National Climate Agreement, with regard to the underlying motorway network, in order to **accelerate the refuelling and charging infrastructure** for sustainable energy carriers for transport in the **permit and concession granting process at petrol stations**.

1.5 Current facts and figures

According to the RVO (Netherlands Enterprise Agency, which is part of the ministry of Economic Affairs and Climate Policy, *ministerie van Economische Zaken en Klimaat*) the **number of charging points available in the Netherlands at the end of February 2022 totals 90,615**.²¹⁹ That includes 53,635 regular public charging points, which are publicly accessible 24/7, and 34,022 semi-public charging points such as destination chargers (located on supermarket lots for example) and work chargers (located at office parking lots for example).²²⁰ Of the total amount of charging points, 2,959 are so called fast-charging points, with a capacity over 22kW.²²¹

An import policy aim in the Netherlands is to make the business case for charging infrastructure viable. **Dutch policy therefore depends on a market model from 2012** in which interoperable (a single card can operate all charging points) and standardisation are a requirement.²²² In the past ten years, the costs of developing charging points has decreased. **Dutch policy also rests on the idea that ‘charging point follows vehicle’**. That means that parking and charging of electric vehicles in private spaces on private land (work and home) has priority. After which follows, secondarily, semi-public charging - private charging stations in public spaces on private land (charging points at parking spaces near railway stations, shopping centers and corporate lots). Finally public charging on public land: this policy is reflected in price differences, where private charging is cheaper than public charging.

In addition to the legal framework described below, local governments (municipalities) such as the four biggest cities have used **financial measures**. For example, by temporarily subsidising the purchase of electric vehicles for private use or for corporate vehicles. Other policies by local governments include participation in ongoing technical development of wireless charging equipment (municipality of Rotterdam).

²¹⁸ Available in English here: <https://english.rvo.nl/sites/default/files/2020/10/Factsheet%20The%20National%20Charging%20Infrastructure%20Agenda.pdf>

²¹⁹ Statistics Electric Vehicles and Charging in The Netherlands up to and including February 2022: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer> (in English).

²²⁰ Statistics Electric Vehicles and Charging in The Netherlands up to and including February 2022: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer> (in English).

²²¹ Statistics Electric Vehicles and Charging in The Netherlands up to and including February 2022: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer> (in English).

²²² See section 2.1.5. of this country report, below.

On a national level, **subsidies for charging points at home for private individuals are no longer provided** (other subsidies that target the vehicle purchase do exist). There also exists a regulation for subsidising energy efficiency that aims to realise charging points in apartment buildings or buildings that are the joint property of different owners, by subsidising the costs of expert consultancy on the realisation of charging points (*Subsidieregeling energiebesparing eigen huis*). For the purchase of charging points by corporate entities, **fiscal measures** have been developed.²²³ Additionally, **national subsidies are available for corporations**. Local policies are relatively uniform due to the development of model policy rules and model contracts by the Association of Municipalities, for use by their members – which are all Dutch municipalities.²²⁴ Operators of charging points are obliged, since 1 July 2021, to publish the location, occupancy rate and ad hoc prices for publicly available charging points for users on a national web portal (*Regeling gebruikersinformatie oplaadpunten*). Moreover, since 1 January 2022, the energy provider, energy product, percentage of renewable energy and opening hours are to be published.²²⁵

1.6 Introductory remarks on the Dutch legal framework

Legal measures promoting or facilitating the development of charging infrastructure for electric vehicles in the Netherlands reflect the **decentralisation that characterises the Dutch State**, which is organised – in so far as relevant here – in local municipalities, provinces and the central state. Municipalities, provinces as well as the central state, are public bodies with (public and private) legal personality, the general capacity to control, own and manage land (including roads), and the general power to establish regulations concerning the use of these roads.²²⁶

2. Charging on public land

2.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

In general, there are **very few measures requiring infrastructure development** because Dutch policy relies on a market model to develop a viable business case, using various non-legal instruments such as subsidy and coordination efforts.²²⁷ What follows are the measures that have been implemented as legal measures to facilitate the unfolding of such market initiatives.

2.1.1 Spatial planning and construction law

The choice of locations for the development of charging points on public land is in general a matter **regulated by environmental and spatial planning law**, particularly by the zoning plans (*bestemming-splannen*) that municipal councils make on the basis of the Spatial Planning Act (*Wet ruimtelijke ordening*). Charging points qualifying as “constructions” within the meaning of the Spatial Planning Act and the General Permitting Act on Environmental and Planning Law (*Wet algemene bepalingen omgevingsrecht*)²²⁸ the realisation of which generally requires a permit by the municipal executive

²²³ See section 4.1.4. of this country report, below.

²²⁴ See section 2.1.2. of this country report, below.

²²⁵ More information on Dutch policies, with several English language publications, are available on this website: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrisch-rijden/bibliotheek>

²²⁶ There is no hierarchy between these public bodies as such, which explains the frequent use of administrative agreements between the different levels of government on matters of policy. However there is a normative hierarchy between the regulations of municipalities, provinces and those of the central state.

²²⁷ See section 1.5. of this country report, above.

²²⁸ Article 2, paragraph 1, subparagraph a.

unless the charging points form a construction that is below 3 meters in height and less than 15 square meters.²²⁹ In practice, **spatial planning and construction permits are required only for charging stations that exceed these limits** and not for individual charging points on public roads. Such permits must be in accordance with the municipal zoning plans and with the Construction Decree 2012 (*Bouwbesluit 2012*).

2.1.2 Road management law

In the Netherlands, the relevant public land for charging points are almost always public roads within the meaning of the Road Act (*Wegenwet*). That is why **Dutch road management regulations provide the relevant legal framework** for developing charging points on public land.

a. Public Roads

Roads are broadly defined as traffic lanes that may include parking spaces, sidewalks, etc. Roads that are public within the meaning of the Road Act can be freely used by public traffic. That freedom for public traffic is legally guaranteed by the Road Act through rules that bars both the property owner of the road (whether that is a public body or a private legal person) and the manager of the road of the right to deny access, to request any fee or to physically obstruct the normal use of the road by the public traffic (within the limits of traffic regulations which may limit use to certain categories of traffic, and the factual condition of the road) (art. 6 and 14 Road Act). On the basis the Road Act, **each public road is being managed by a public body** (a municipality, a province, or the central state) that has a legal duty of care towards the road, including the duty to properly maintain its condition (art. 13, 14 and 15 Road Act).

b. Regulation of non-traffic uses of public roads

In practice, the freedom of public traffic on public roads is protected by additional regulations on the use of public roads for non-traffic uses. In the decentralised organisation of the Netherlands, each road managing public body has its own regulations for such non-traffic uses, such as developing constructions, placing objects or executing works on the road infrastructure. The **development of charging points on municipal roads** (such as sidewalks with public parking spaces), provincial roads (carpool areas) or nationally managed motorways (public service areas on highways) are **subject to these regulations, typically requiring permits**. The actual measures that these regulations contain, including the policy rules regulating the use of these government permitting powers that have been adapted to facilitate electric charging infrastructure, are discussed under section c (for national government measures) and section e (for local government measures).

c. Public Works Management Act

For roads managed by the central state, decisions with regard to permits are made by the Minister of Infrastructure and Water Management, on the basis of art. 2 of the Public Works Management Act (*Wet beheer rijkswaterstaatswerken*). In practice, these **permits are the main form of decision-making to develop charging stations and charging points along the national motorway network**. These permits can, according to art. 3 of the Public Works Management Act, only be refused, amended or revoked in the interest of protecting the road infrastructure or of ensuring the efficient and safe use of those roads in accordance with its destination for public traffic. As the competent authority, the minister of Infrastructure and Water Management has established policy rules²³⁰ for its decision

²²⁹ Artikel 2, paragraph 18 of Appendix II of the *Besluit omgevingsrecht* (Environmental law Decree).

²³⁰ According to art. 1:3 of the General Administrative Law Act (*Algemene wet bestuursrecht*), policy rules are general rules, that are binding to the issuing authority, on the balancing of interests, the establishment of facts or the interpretation of legislative provisions, in the use of legal powers of that

making on applications for the provision of services, including charging points, in service areas of the national motorway network (*Kennisgeving voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen*). In these policy rules, a distinction is made between **charging stations, which are considered a basic service** and for which a limited number of permits is available (generally speaking, one permit per service area), and **charging points that are considered an additional service** to other basic services in service areas such as restaurants or fueling stations (for which no limited number has been set, but which depend on the circumstances such as available space and a number of other considerations pertaining to traffic safety, availability of parking space and the general design of the service area). This policy has been in force since 10 January 2012. Before that date, the operation of charging stations and solitary charging points on public service areas on highways was not a permitted service in public service areas. As a result of this change in policy, long distance travel with electric vehicles could be facilitated.

d. Services Directive

With the Public Works Management Act, and the policy rules, the minister of Infrastructure and Water Management **relies on the initiatives of private service providers to develop sufficient charging points on public roads**, which are then decided upon in the form of permits and a private law lease contract for the rent of the land which is owned by the Dutch State. These permitting schemes for charging points in services areas are subject, according to the Administrative Jurisdiction division of the Council of State,²³¹ to the EU Services Directive (2006/123EC).²³²

Currently, there is a (legal) discussion going on about if the national policy is sufficient to achieve the needs for a charging infrastructure in the Netherlands. **Only the applicant for the permit can take initiative to exploit a charging station** or charging point. The central government does not promote this. Also, the implementation of the policy is affected by the *Benzinewet* (Petrol Act). The *Benzinewet* regulates a **periodic auction system for the private rights of use to exploit motorfuel**. The outcome of the auction plays a decisive role in the preparation procedure for the granting of permits on the basis of the Public Works Management Act for providing the basic service of fueling stations. In addition to this, the court of appeal in the Hague has rules that the **Petrol Act does not apply to electric charging points**. This discussion has led to **multiple lawsuits**, many of which are ongoing, and that affect the further implementation of the policy about facilitating the charging infrastructure on service areas that belong to the network of highways. It also has led the minister of Infrastructure and Water Management to reconsider its policy and regulatory framework, but this has not yet led to any specific proposals.

e. Decentralised regulations

For public roads that are managed by provinces, municipalities (and for the purpose of this report less relevant: water boards) the provincial or local ordinances of these public bodies legislative branches generally have similar rules on the use of public roads for purposes other than public traffic, requiring permits. For provinces, these regulations are similar to those of the central state. For municipalities, these regulations usually serve a broader set of general interests (public order, public safety, nuisance control and environmental concerns) than the effective and safe use by public traffic. The *Algemene Plaatselijke Verordening* (General Municipal Ordinance) typically contains the **obligation to apply for a permit for realisation of a charging point on public municipal roads**. In general, the practical placement of charging points is executed on the basis of a local policy.

authority. Although policy rules are not generally binding, policy rules bind the authority to which it applies, and qualify as law before Dutch Courts, in the meaning of section 79 of the Judicial Organisation Act (*Wet op de rechtelijke organisatie*).

²³¹ The highest administrative law court in these matters.

²³² ECLI:NL:RVS:2020:2607 (in Dutch).

Since 2013, the Association of Dutch Municipalities (*VNG*) has developed a model for policy rules that contain criteria for cooperation by municipalities for the installation of charging points in public spaces. These policies allow municipalities to create clarity for service providers, infrastructure providers and users.

In addition, **municipalities may develop infrastructure themselves**, by procuring public contracts or concessions. To this end, the *VNG* has drafted a model contract for charging points for electric vehicles in public spaces.

2.1.3 Traffic law

In addition to the public task of managing road infrastructure and regulating non-traffic uses by these public bodies, their executive organs have legal powers to regulate public traffic itself on the basis of the Road Traffic Act 1994 (*Wegenverkeerswet 1994*). These powers include the power to decide on 'traffic orders' (*verkeersbesluiten*), which are required to place or change traffic signs that effect binding traffic measures on a public road.²³³ Traffic signs include parking signs that allow the **use of a public parking space next to a charging point exclusively for charging electric vehicles**. Non-electric vehicles are then prohibited from using these parking spots. In practice, these traffic orders, together with the permits for realisation of a charging point discussed under road management law above, are the **main instrument for municipalities to create single public charging points** on municipal public streets, carpool areas and other public road infrastructure. Municipal administrations use these powers to develop charging points at their initiative, on the request of charging service providers, or in response to requests by users of electric vehicles for adding charging points on a public road in the vicinity of the users home. The administration of municipalities often have drafted policy rules that govern the way in which they make use of these powers with respect to charging points.

2.1.4 Local tax law

In general, municipalities and provinces **levy an encroachment licence fee** on objects on, under or above municipal land intended for public services *precariobelasting*.²³⁴ It is not uncommon that these public bodies have **exempted the placing of an EV charging point from this tax**. Also, municipalities can levy a tax on the parking of vehicles on public roads on the basis of section 225 of the Municipalities Act, that is in practice favorable to electric vehicles in comparison to non-electric vehicles.²³⁵

2.1.5 Technical regulations on charging infrastructure

For the operation of the charging points there are technical regulations in place, that implement the European AFID in an Order in Council (*algemene maatregel van bestuur*),²³⁶ the Order on infrastructure for alternative fuels (*Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen*), and the ministerial Regulation on infrastructure for alternative fuels (*Regeling infrastructuur alternatieve brandstoffen*), which contain **technical requirements and requirements on the public access to publicly available charging points**. These rules underpin the interoperability and standardization that characterize the market

²³³ An 'order' means a written decision of an administrative authority constituting a public law act (art. 1:3 General Administrative Law Act).

²³⁴ Article 228 *Gemeentewet* (Municipalities Act), article 222c *Provinciewet* (Provinces Act) and article 114 *Waterschapswet* (Water Authority Act).

²³⁵ An example can be found in the parking regulations of the municipality of Amsterdam.

²³⁶ An order in council (*algemene maatregel van bestuur*) may contain generally binding provisions. Pursuant to Article 89, par. 1, of the Constitution of the Kingdom of the Netherlands, orders in council shall be established by Royal Decree. Orders in council are prepared by government and can only be established after the Council of State has given advice on the draft-order (Council of State Act). According to the principle of legality, an order in council requires a legal basis in an Act of Parliament.

model of Dutch policy, and include provisions on consumer information and non-discrimination, open and simple practices.²³⁷

2.1.6 Electricity law

Finally, there are rules on the connection of the charging points to the electricity network, according to which the network operator has a duty to make this connection.²³⁸

2.2. Enforcement

Legal measures described above²³⁹ are **generally enforced by administrative sanctions**. The Dutch General Administrative Law Act (*Algemene wet bestuursrecht*) provides for two reparatory sanctions: the *last onder bestuursdwang* (order to rectify the violation) and the *last onder dwangsom* (provisional order for penalty payment). In addition, there are possible criminal sanctions, either as an administrative fine or as a criminal fine.

3. Charging in publicly available spaces on private land

3.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

Insofar as publicly available spaces on private land are concerned, **most of the rules are the same as those for public land**. There are, however, a few additional relevant rules concerning the creation of parking spaces when constructing new buildings. Moreover, the rules for traffic orders and tax law may not be relevant for publicly available spaces on private land in cases where these spaces do not have the status of public roads.²⁴⁰

3.1.1. Spatial planning and construction law

The rules for spatial planning and construction law on publicly available spaces on private land are identical to the rules for public land.²⁴¹

In addition, The Construction Decree 2012 (*Bouwbesluit 2012*), an Order in Council that is based on the Housing Act (*Woningwet*), imposes the obligation on the person constructing a new building or doing a major constructive renovation of an existing building to include charging infrastructure, when more than ten parking spaces are available. This obligation is the **implementation of Directive (EU) 2018/844** of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings and Directive 2012/27/EU on energy efficiency (EPBD III).

²³⁷ See section 1.5. of this country report, above.

²³⁸ According to article 23 of the Electricity Act 1998 (*Elektriciteitswet 1998*), network operators are under a legal obligation to connect users to the network upon request. Please note that Hydrogen refueling is not covered in this report.

²³⁹ In section 2.1. of this country report.

²⁴⁰ Discussed in section 2.1.2. of this country report, above.

²⁴¹ See section 2.1.1. of this country report, above.

3.1.2. Road management law

Public roads within the meaning of the Road Act are discussed above.²⁴² Generally, public roads are also the property of the public bodies that ought to manage these roads under the Road Act. Book 5 of the Dutch Civil Code contains a legal presumption that the public body managing the road is also the property owner of the road under civil law. There are, however, exceptions, where public roads are land that is private property of others, and therefore can be considered publicly accessible spaces on private land. In these cases, the same rules apply as discussed above.²⁴³

Additionally, there are roads in the Netherlands that are not *de jure* public within the meaning of the Road Act, but are nevertheless *de facto* accessible for public traffic. For these roads, no public road management responsibility exists for municipalities, provinces or the central state, leaving maintenance and regulation of non-traffic uses largely to the private owner of the road. In these cases, municipalities can still regulate such uses in the interest of public order and safety, but not in the interest of the access of public traffic, because that would infringe the system of the Road Act.²⁴⁴

Whether or not charging points will be placed is at the discretion of the property owners, for instance of private parking spaces that are open to the public (for a fee).

3.1.3. Traffic law

Traffic regulations also apply to roads that are not public in the sense of the Road Act, but are factually open to the public, and in so far as they fall within the meaning 'public roads' of the *Wegenverkeerswet 1994*, which provides a legal basis for all road traffic regulations in the Netherlands and has a different definition of public road than that of the Road Act. A road that is public in the sense of the *Wegenverkeerswet 1994* is a road that is *de facto* accessible for public traffic, whether or not the road is or is not legally public under the Road Act. For these roads the same rules apply as those discussed above.²⁴⁵ In practice, however, if these roads are not public under the Road Act, public traffic orders will not be necessary, since the private property owners can use their property rights to determine whether parking spaces with charging points can be used exclusively for electric vehicles or not.

3.1.4. Local tax law

The local tax law discussed above²⁴⁶ is only applicable to activities that take place on public roads within the meaning of the Road Act. On private roads, no parking tax fees or encroachment licence fees are levied.

3.1.5. Technical regulations on charging infrastructure

The same as described under section 2.1.5. with regard to public land.

3.1.6. Electricity law

The same as described under section 2.1.6. with regard to public land.

²⁴² See section 2.1.2. of this country report, above.

²⁴³ See section 2.1.2. of this country report, above.

²⁴⁴ ECLI:NL:RVS:2009:BJ1110.

²⁴⁵ See section 2.1.3. of this country report, above.

²⁴⁶ See section 2.1.4. of this country report, above.

3.2. Enforcement

The same applies as set out under section 2.2. above, in so far as these rules are applicable to these spaces. Private law regulations by private property owners can only be enforced under private law.

In addition, violation of the regulations of the Construction Decree 2012 (*Bouwbesluit 2012*) can be enforced by the competent authority with an administrative fine up to €4.500.²⁴⁷

4. Charging in private spaces on private land

4.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

As has been described above,²⁴⁸ Dutch policy gives priority to developing private charging points at home and at workplaces, through non-legal measures such as subsidies and fiscal measures, as also described above.²⁴⁹ Other than that, **few legally binding measures exist** that are targeted only at these spaces. Most of the legal measures contain the same rules on construction and technical rules that apply to the publicly available spaces.

4.1.1. Spatial planning and construction law

The same rules apply as discussed in section 3.1.1 above.

4.1.2. Road management law

The same private law rules apply as those for non-public roads as discussed in section 3.1.2. above.

Private spaces on private land, is understood to refer to what in the Netherlands are neither public roads within the meaning of the *Wegenwet* or public roads within the meaning of the *Wegenverkeerswet 1994*. The **accessibility to private spaces on private land is at the discretion of the owners of that land**. These roads are not public but residential or commercial property, such as home driveways, private parking spaces or garages at apartment buildings or (non-publicly accessible) employee parking lots.

4.1.3. Traffic law

The **same private law rules apply as those for non-public roads** as discussed in section 3.1.2. above.

4.1.4. Local tax law

On private roads, **no parking tax fees or encroachment licence fees are levied**.

An **entrepreneur who pays income or company tax may be eligible for the *Milieu investeringsaftrek* (Environmental investment deduction)²⁵⁰ and *Willekeurige Afschrijving Milieu-Investerings* (Arbitrary depreciation of environmental investments)²⁵¹** when investing in charging points. Through *Milieu investeringsaftrek*, you can **deduct up to 45% of the investment costs** for an environmentally friendly

²⁴⁷ Article 92a *Woningwet* (Housing Act).

²⁴⁸ See section 1.5. of this country report, above.

²⁴⁹ See section 4.1.4. of this country report, above.

²⁵⁰ Article 3.42a *Wet inkomstenbelasting 2001* (Income tax Act).

²⁵¹ Article 3.31 *Wet Inkomstenbelasting 2001* (Income tax Act).

investment on top of your regular investment tax deductions. With *Willekeurige Afschrijving Milieu-Investeringen*, you can decide when to write off 75% of your investment costs. This gives you an advantage in liquidity and interest. To be eligible the object of investment must be included in the *Milieu- en Energielijst 2022* (Environment and Energy List 2022). A charging point is included, but one of the conditions is that the charging points are used exclusively for the cars, delivery vans or motorcycles with a charging system that belong to the company. In addition, the charging point must be set up on the private land of the company.

4.1.5 Technical regulations on charging infrastructure

See that described under section 2.1.5. of this country report, above, for charging points on public land, in so far as these rules apply to private charging points.

4.1.6 Electricity law

See that described under section 2.1.6. above, unless the connection is made to the existing private electricity installations that may be available, for instance with the use of home charging points.

4.2. Enforcement

See section 3.2. of this country report, above.

E. ÖSTERREICH

1. Einleitung

Der österreichische Elektrofahrzeugmarkt ist im Wachstum begriffen, auch die Dichte von Ladestationen verbessert sich. Österreich rangiert diesbezüglich auf Rang sieben im europäischen Vergleich.²⁵² Die Zahl der Elektrofahrzeuge (inklusive Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge) insgesamt lag im Jahr 2020 in Österreich bei rund 77'100.²⁵³ In Österreich stehen etwa **5'500 Ladestationen** für Elektroautos zur Verfügung.²⁵⁴

Die Europäische Union hat in der Richtlinie 2014/94/EU²⁵⁵ Vorgaben für die Dekarbonisierung auf nationaler Ebene gemacht. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie²⁵⁶ hat zusammen mit den einzelnen Bundesstaaten, Städten und Gemeinden im Jahre 2016 den **Nationalen Strategierahmen «Saubere Energie im Verkehr»**²⁵⁷ erarbeitet, um die genannte Richtlinie umzusetzen. Zum Stand der Umsetzung im Jahr 2019 haben die Herausgeber den **Bericht über die Umsetzung des Nationalen Strategierahmens «Saubere Energie im Verkehr»** veröffentlicht.²⁵⁸

Auf Bundesebene finden sich nur wenige gesetzliche Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur. Zu nennen sind hier insbesondere das vereinfachte Verfahren für Wohnungseigentümer beim Anbringen eines privat genutzten Ladepunktes²⁵⁹ sowie die Harmonisierung des gewerberechtlichen Genehmigungsverfahrens für das Errichten von Ladeinfrastruktur.²⁶⁰ Aufgrund des föderalen Systems der Bundesrepublik Österreich geschieht die Umsetzung der **neuen europäischen Gebäuderichtlinie 2018/844**²⁶¹ allerdings auf Landesebene. Dort haben bisher erst einige der neun Bundesländer

²⁵² VCÖ, VCÖ: Auch in beliebten Urlaubsregionen gibt es bereits gutes E-Ladenetz, verfügbar unter <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-oesterreich-bei-e-ladestationen-in-europa-unter-top-10-niederlande-ist-europameister> (04.04.2022).

²⁵³ Statista, Statistiken zur Elektromobilität in Österreich, verfügbar unter [https://de.statista.com/themen/3490/elektromobilitaet-in-oesterreich/#:~:text=Die%20Zahl%20der%20Elektrofahrzeuge%20\(inklusive,Personenkraftwagen%20mit%20Elektroantrieb%20in%20%C3%96sterreich](https://de.statista.com/themen/3490/elektromobilitaet-in-oesterreich/#:~:text=Die%20Zahl%20der%20Elektrofahrzeuge%20(inklusive,Personenkraftwagen%20mit%20Elektroantrieb%20in%20%C3%96sterreich) (04.04.2022).

²⁵⁴ Kelag, Elektroauto Laden: Das öffentliche Ladenetz in Osterreich, verfügbar unter <https://blog.kelag.at/ladenetz-oesterreich> (04.04.2022).

²⁵⁵ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32014L0094> (08.04.2022).

²⁵⁶ Heute Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, <https://www.bmk.gv.at/> (08.04.2022).

²⁵⁷ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie *et al.*, Nationaler Strategierahmen «Saubere Energie im Verkehr», 2016, verfügbar unter <https://www.bing.com/search?q=Nationalen+Strategierahmen+f%C3%BCr+die+Marktentwicklung+alternativer+Kraftstoffe+im+Verkehr&cvid=6896730918d744cd9953151dd247236b&aqs=edge..69i57j69i59i450l8.994008j0j4&pglt=515&FORM=ANNA B1&DAFO=1&PC=DCTS> (08.04.2022).

²⁵⁸ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie *et al.*, Bericht über die Umsetzung des Nationalen Strategierahmens «Saubere Energie im Verkehr», 2019, verfügbar unter https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/strategierahmen.html (08.04.2022)

²⁵⁹ Siehe hierzu unter Punkt 4.1.1.

²⁶⁰ Siehe hierzu unter Punkt 2.

²⁶¹ Art 8 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz, verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32018L0844> (08.04.2022).

Vorschriften erlassen, wonach beim Neubau oder der Sanierung bestimmter Gebäude eine Leitungsinfrastruktur bei den Stellplätzen vorgesehen werden muss.²⁶²

Neben den gesetzlichen Massnahmen kommen verschiedene Förderungen zur Anwendung. Auf Bundesebene ist hier insbesondere die «**Förderungsaktion E-Ladeinfrastruktur 2022**» zu nennen, welche sowohl öffentlich zugängliche als auch privat genutzte Ladepunkte bezuschusst.²⁶³

2. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Die gesetzlichen und anderen Regelungen zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Österreich scheinen nur in begrenztem Masse zwischen **öffentlich zugänglichen Ladepunkten im öffentlichen Raum oder in einer privaten Liegenschaft** zu unterscheiden. Allerdings gibt das **Bundesgesetz alternative Kraftstoffe**²⁶⁴ vor, ein Ladepunkt sei als öffentlich zugänglich zu betreiben, wenn er sich auf öffentlichem Grund oder einer öffentlichen Verkehrsfläche befindet. Gleiches gilt, wenn sich der Ladepunkt an einem Park & Ride- oder Park & Fly-Parkplatz oder einer solchen Haltestation befindet, an einer Raststätte im hochrangigen Strassennetz oder an einer Tankstelle.²⁶⁵ Eine Ausnahme hiervon ist lediglich dann möglich, wenn der Nutzerkreis aufgrund zwingender betrieblicher Erfordernisse eingeschränkt werden muss.²⁶⁶ Öffentlich zugänglich ist ein Ladepunkt gemäss der gesetzlichen Definition dann, wenn «alle Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen».²⁶⁷ Auch gewerbmässig betriebene Ladepunkte bedürfen keiner Genehmigung im Sinne der Gewerbeordnung.²⁶⁸

Wer einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt betreibt, muss Angaben hierzu in das **E-Control Ladestellenverzeichnis**²⁶⁹ eintragen und die Informationen dort laufend aktuell halten.²⁷⁰ Wird der Betrieb eingestellt, so muss dies innerhalb von zwei Wochen gemeldet werden.²⁷¹

²⁶² Siehe hierzu unter Punkt 4.1.1.

²⁶³ Siehe hierzu unter den Punkten 2.1.2. und 4.1.2.

²⁶⁴ Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32014L0094> (11.04.2022).

²⁶⁵ § 3 Abs 2 Z 1-4 Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe (Bundesgesetz alternative Kraftstoffe), verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010261> (11.04.2022).

²⁶⁶ § 3 Abs 3 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁶⁷ § 2 Z 6 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁶⁸ Im Zuge einer Verfahrenskonkretisierung durch die Bundesgewerbereferententagung 2016 wurde mit Wirkung für 2019 klargestellt, dass die Errichtung von Ladestationen grundsätzlich gewerberechtlich als genehmigungsfrei zu betrachten ist. Das Protokoll der Bundesgewerbereferententagung 2016 (verfügbar unter <https://www.bmdw.gv.at/Themen/Unternehmen/Gewerbe/Protokolle-der-Gewerbereferententagung.html> (11.04.2022), S. 52 f.) dient dabei als rechtliche Grundlage für die Beurteilung der Kriterien der betriebsanlagenrechtlichen Genehmigungspflicht. In der Praxis ist eine Kontaktaufnahme mit der Behörde zweckmässig, um eine vorläufige Einschätzung des Vorhabens zu erreichen. Die zuständige Behörde stellt fest, ob das Vorhaben bewilligungsfrei, anzeigepflichtig oder genehmigungspflichtig ist.

²⁶⁹ Verfügbar unter <https://energieregister.at/> (11.04.2022).

²⁷⁰ § 3 Abs 5 Satz 1, § 4a Abs 1 und 3 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁷¹ § 3 Abs 5 Satz 2 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

2.1. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur

2.1.1. Gesetzliche Fördermassnahmen

Nach unserer Recherche scheint es **keine gesetzlichen Pflichten auf Bundesebene** zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zu geben. In Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU enthält das Bundesgesetz alternative Kraftstoffe jedoch verschiedene technische Vorgaben für öffentlich zugängliche Ladepunkte.²⁷² Zudem müssen öffentlich zugängliche Ladepunkte so betrieben werden, dass es Nutzern möglich ist, ihr Elektrofahrzeug punktuell aufzuladen, ohne dass eine dauerhafte vertragliche Bindung mit dem Betreiber eingegangen werden muss.²⁷³

Gleichzeitig nehmen immer mehr Bundesländer Erleichterungen zur Förderung der Ladeinfrastruktur in ihre **baurechtlichen Vorschriften** auf.²⁷⁴ So bedürfen beispielsweise Bauvorhaben in Niederösterreich, die **Ladepunkte und Ladestationen** für beschleunigtes Laden betreffen **keiner Genehmigung** mehr. Es reicht aus, das Vorhaben innerhalb von vier Wochen nach Fertigstellung zu melden, wobei der Meldung ein Elektroprüfbericht beigefügt werden muss.²⁷⁵ Die Bauordnung von Niederösterreich (NÖ) unterscheidet dabei weder, ob sich der Ladepunkt auf öffentlichem oder auf privatem Grund befinden wird, noch, ob er öffentlich oder nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich sein wird. Ähnliches gilt für das Burgenland, welches Ladestationen für Elektrofahrzeuge aus dem Anwendungsbereich seines Baugesetzes ausgenommen hat, ohne genauer zwischen den verschiedenen Ladestationen zu unterscheiden.²⁷⁶

2.1.2. Andere Fördermassnahmen

Neben den genannten gesetzlichen Regelungen bestehen **zahlreiche finanzielle Anreize** in Form von Förderprogrammen.

Auf Bundesebene ist in erster Linie die «**Förderungsaktion E-Ladeinfrastruktur 2022**» zu nennen, welche neben E-Fahrzeugen auch Ladeinfrastruktureinrichtungen fördert. Antragsberechtigt sind alle Betriebe, sonstige unternehmerisch tätige Organisationen sowie Vereine, konfessionelle Einrichtungen und öffentliche Gebietskörperschaften.²⁷⁷ Dies betrifft sowohl öffentlich zugängliche Ladepunkte als auch solche für den privaten Gebrauch, wobei sich die Höhe der Förderung dabei unterscheidet.

²⁷² § 4 Abs 1 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe mit Hinweis auf Anhang II Nummern 1.1 (Normalladepunkte) und 1.2 (Schnellladepunkte) der Richtlinie 2014/94/EU.

²⁷³ § 3 Abs 4 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁷⁴ Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden im Folgenden jeweils nur einzelne Beispiele für solche Regelungen dargestellt. Für eine Übersicht der durchgeführten und geplanten Massnahmen (Stand November 2019) siehe den Annex zum Bericht über die Umsetzung des Nationalen Strategierahmens «Saubere Energie im Verkehr», verfügbar unter https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/strategierahmen.html (08.04.2022).

²⁷⁵ § 16 Abs 1 Z 6, Abs 4 NÖ Bauordnung 2014, verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001079&FassungVom=2017-07-12> (08.04.2022).

²⁷⁶ § 1 Abs 2 Z 19 Burgenländisches Baugesetz 1997, verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrBgld&Gesetzesnummer=10000504> (08.04.2022).

²⁷⁷ Klima- und Energiefonds, Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine, verfügbar unter https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_EMob_Gewerbe_2022.pdf (11.04.2022), S. 11.

Öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen werden mit höchstens 30 % der umweltrelevanten²⁷⁸ Investitionskosten bezuschusst.²⁷⁹ Von der Förderung ausgeschlossen sind mobile Wallboxen und intelligente Ladekabel. Jeder öffentlich zugängliche Ladepunkt muss in das E-Control Ladestellenverzeichnis eingetragen werden und muss den aktuellen Preis anzeigen. Die Abrechnung muss nach der Masseinheit Kilowattstunde (kWh) möglich sein, zudem müssen eine diskriminierungsfreie Roamingfähigkeit gewährleistet und die Roaming-Gebühren fair und diskriminierungsfrei gestaltet sein. Sofern möglich sollen die öffentlich zugänglichen Ladepunkte die Voraussetzungen der ISO 15118 unterstützen, barrierefrei eingerichtet sein und die Bezahlung über gängige Debit- und Kreditkarten sowie kontaktlos ohne vorherige Registrierung ermöglichen.²⁸⁰

Daneben gibt es auch auf **Landesebene** verschiedene Förderprogramme für das Errichten von öffentlich zugänglichen Ladepunkten. So fördern beispielsweise das Burgenland gemeindeeigene Ladesäulen im Rahmen einer Dorferneuerung mit einem Gesamtbudget von 50'000 EUR und Oberösterreich Ladestationen in seinen Gemeinden, wobei bis 2019 80 Gemeinde-Ladestationen gefördert wurden.²⁸¹

2.2. Durchsetzung

Es finden sich nur vereinzelte Regelungen zur Durchsetzung der unter Punkt 2.1. genannten Maßnahmen.

Insbesondere wird als **Verwaltungsübertretung** mit einer Geldstrafe bis zu 1'000 EUR bestraft, wer entgegen dem Bundesgesetz alternative Kraftstoffe einen Ladepunkt nicht der Öffentlichkeit zugänglich macht, sofern sich der Ladepunkt an einem der unter Punkt 2. genannten Orte befindet. Im Wiederholungsfall erhöht sich die Geldstrafe auf bis zu 2'000 EUR.²⁸² Ebenso wird bestraft, wer die technischen Voraussetzungen für einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt nicht erfüllt,²⁸³ wer das punktuelle Aufladen nicht ermöglicht²⁸⁴ oder wer den seinen Meldepflichten beim E-Control Ladestellenverzeichnis nicht nachkommt.²⁸⁵

So stellt ein Verstoß gegen die **niederösterreichische Meldepflicht** bei Ladepunkten für beschleunigtes Laden eine **Verwaltungsübertretung** dar, welche mit einer Geldstrafe bis zu 1'000 EUR oder, sollte

²⁷⁸ Dies umfasst die Ladestation/Wallbox; die Installationskosten, die die Ladestelle unmittelbar betreffen; die Kosten der baulichen Basisinfrastruktur; die Planungskosten (bis maximal 10 % der förderfähigen Investitionskosten), Klima- und Energiefonds, Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine, verfügbar unter https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_EMob_Gewerbe_2022.pdf (11.04.2022), S. 16.

²⁷⁹ Klima- und Energiefonds, Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine, verfügbar unter https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_EMob_Gewerbe_2022.pdf (04.04.2022), S. 5. Abhängig von der Art des Ladepunktes gelten die folgenden Höchstsätze: 2'500 EUR pro AC-Normalladepunkt von 11 bis 22 kW; 15'000 EUR pro DC-Schnellladepunkt bis unter 100 kW; 30'000 EUR pro DC-Schnellladepunkt ab 100 kW.

²⁸⁰ Klima- und Energiefonds, Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine, verfügbar unter https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_EMob_Gewerbe_2022.pdf (11.04.2022), S. 16.

²⁸¹ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie *et al.*, Annex zum Bericht über die Umsetzung des Nationalen Strategierahmens «Saubere Energie im Verkehr», verfügbar unter https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/strategierahmen.html (11.04.2022), S. 22 f.

²⁸² § 5 Abs 1 in Verbindung mit § 3 Abs 2, 3 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁸³ § 5 Abs 1 in Verbindung mit § 4 Abs 1 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁸⁴ § 5 Abs 1 in Verbindung mit § 3 Abs 4 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

²⁸⁵ § 5 Abs 2 in Verbindung mit § 3 Abs 5 Bundesgesetz alternative Kraftstoffe.

die Summe nicht eingebracht werden können, mit einer Ersatzfreiheitsstrafe von bis zu drei Tagen bestraft wird.²⁸⁶

Die Leitlinien der «**Förderaktion E-Ladeinfrastruktur 2022**» sehen keine besonderen Sanktionen vor. Die missbräuchliche Verwendung zu anderen Zwecken einer gewährten Förderung stellt jedoch einen **Förderungsmissbrauch im Sinne des § 153b Strafgesetzbuch** dar. In seinem Grundtatbestand wird dieser mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit einer Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen bestraft.²⁸⁷

3. Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur öffentlichen Nutzung

Die gesetzlichen und anderen Regelungen zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Österreich scheinen nur in begrenztem Masse zwischen **öffentlich zugänglichen Ladepunkten im öffentlichen Raum oder in einer privaten Liegenschaft** zu unterscheiden. Daher wird auf das unter Punkt 2. Gesagte verwiesen.

3.1. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur

Siehe unter Punkt 2.1.

3.2. Durchsetzung

Siehe unter Punkt 2.2.

4. Ladeinfrastruktur in privaten Liegenschaften zur privaten Nutzung

4.1. Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur

Auch für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Ladepunkte zur privaten Nutzung gibt es verschiedene Massnahmen. Von besonderem Interesse sind **zwei Gesetzesänderungen**: Während eine zum Einbau von Leitungsinfrastruktur bei Stellplätzen von neuen oder zu sanierenden Wohngebäuden verpflichtet, vereinfacht die andere das Anbringen von Ladestationen für Wohnungseigentümer (4.1.1.). Zudem greift, wie bereits mit Blick auf die öffentlich zugänglichen Ladestationen dargestellt, auch bei Ladepunkten zur privaten Nutzung das Förderprogramm „E-Mobilitätsförderung“ 2022 (4.1.2.).

4.1.1. Gesetzliche Fördermassnahmen

Als erstes ist die Umsetzung der **neuen europäischen Gebäuderichtlinie 2018/844** in verschiedenen Bundesländern zu nennen. Als Beispiel soll hier die Regelung in der Steiermark dargestellt werden. Dort müssen bei Neubauten oder grösseren Renovierungen von Wohngebäuden alle Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden, wenn die Gebäude entweder über mehr als vier Wohnungen verfügen oder über mehr als zehn Stellplätze. Zur Leitungsinfrastruktur gehören Leerverrohrung, Platzreserven für Stromzähler und Stromverteilung, wobei eine Ladeleistung von mindestens 11 kW

²⁸⁶ § 37 Abs 1 Z 4, Abs 2 Z 3 NÖ Bauordnung 2014.

²⁸⁷ § 153b Abs 1 Strafgesetzbuch (StGB), verfügbar unter <https://ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002296&FassungVom=2022-04-11> (11.04.2022).

erreichbar sein muss.²⁸⁸ Handelt es sich bei dem neuzubauenden oder umfangreich zu renovierenden Gebäude um einen bestimmten, aufgelisteten Gebäudetyp²⁸⁹ oder um einen sonstigen öffentlich zugänglichen Abstellplatz für Autos, jeweils mit mehr als zehn Stellplätzen, so gelten die folgenden Anforderungen: Je angefangene 25 Abstellplätze muss ein Ladepunkt mit einer Ladepunkt von mindestens 22 kW eingerichtet werden sowie die Leitungsinfrastruktur zur nachträglichen Ausstattung mit Ladepunkten für mindestens einen Abstellplatz je angefangene fünf Abstellplätze.²⁹⁰ Von dieser Regelung für grössere Gebäude gibt es jedoch auch Ausnahmen. So entfällt die genannte Pflicht, wenn die Kosten 7 % der Gesamtkosten der Renovierung des Gebäudes übersteigen oder wenn die Kosten bei öffentlich zugänglichen Abstellplätzen aufgrund örtlicher Gegebenheiten zu einem wirtschaftlichen Missverhältnis zwischen Aufwand und Nutzen führen würde. Dies soll insbesondere dann der Fall sein, wenn das Stromnetz weit entfernt ist oder wenn die Nutzungsdauer eingeschränkt wäre.²⁹¹

Zudem findet sich im Wohnungseigentumsgesetz 2002 auch eine neue Regelung, welche es Wohnungseigentümern erleichtert, einen Ladepunkt an ihrem Haus anzubringen. Ein Wohnungseigentümer, der sein Wohnungseigentumsobjekt in einer Weise verändern möchte, dass dadurch auch schutzwürdige Interessen anderer Wohnungseigentümer beeinträchtigt werden könnten, muss dafür die Zustimmung aller anderen einholen.²⁹² Zum 1. Januar 2022²⁹³ ist nun eine Erleichterung in Kraft getreten, wonach auch für das Anbringen eines Langsamladepunktes für Elektrofahrzeuge ein vereinfachtes Verfahren gelten soll. Demnach darf für ein solches sowie für einige andere Vorhaben die **Zustimmung durch die anderen Wohnungseigentümer nicht verweigert** und kann eine nicht erteilte Zustimmung gerichtlich ersetzt werden.²⁹⁴ Voraussetzung hierfür ist, dass die Änderung weder das Haus schädigt noch schutzwürdige Interessen anderer Wohnungseigentümer beeinträchtigt noch eine Gefahr für die Sicherheit von Personen, des Hauses oder anderer Sachen verursachen.²⁹⁵ Betrifft das Vorhaben auch Wohnungseigentums- oder Zubehörobjekte eines anderen Wohnungseigentümers, so muss dieser nur dann zustimmen, wenn die Änderung sein Wohnungseigentum nicht wesentlich und dauernd beeinträchtigt und sie ihm bei billiger Interessenabwägung zumutbar ist.²⁹⁶

4.1.2. Andere Fördermassnahmen

Wie bereits unter Punkt 2.1.2. dargestellt findet die «**Förderungsaktion E-Ladeinfrastruktur 2022**» bundesweite Anwendung und betrifft sowohl öffentlich zugängliche als auch private Ladepunkte. Auch

²⁸⁸ § 92a Abs 1 Satz 1 Z 1, 2, Satz 2 Steiermärkisches Baugesetz, verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000070&FassungVom=2017-12-14> (08.04.2022).

²⁸⁹ Gemäss § 89 Abs 3 Z 2 bis 11 Steiermärkisches Baugesetz sind dies Wohnheime (Z 2), Büro- und Verwaltungsgebäude (Z 3), Ladengeschäfte, Geschäftshäuser, Einkaufszentren und ähnliches (Z 4), Versammlungsstätten, Theater, Kinos und Konzerthäuser (Z 5), Sportanlagen, Badeanstalten und Freizeiteinrichtungen (Z 6), Beherbergungsbetriebe (Z 7), Betriebe des Gastgewerbes (Z 8), Krankenanstalten, Pflegeheime und pflegeheimähnliche Anstalten (Z 9), Schulen und Universitäten (Z 10) sowie Gewerbe-, Industrie- und Handelsbetriebe, Lagerplätze und Lagerhäuser (Z 11).

²⁹⁰ § 92a Abs 2 Satz 1 Z 1, 2 Steiermärkisches Baugesetz.

²⁹¹ § 92a Abs 3 Satz 1 Z 1, 2 Steiermärkisches Baugesetz.

²⁹² § 16 Abs 2 Satz 2 Wohnungseigentumsgesetz 2002 (WEG), verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20001921> (11.04.2022).

²⁹³ § 58g Abs 1 WEG.

²⁹⁴ § 16 Abs 2 Satz 3 Z 2 WEG.

²⁹⁵ § 16 Abs 2 Satz 3 Z 1 WEG.

²⁹⁶ § 16 Abs 2 Satz 3 Z 3 WEG.

private Ladepunkte werden mit bis zu 30 % der umweltrelevanten Investitionskosten bezuschusst, wobei die maximal mögliche Förderung geringer ausfällt als für öffentlich zugängliche Ladepunkte.²⁹⁷

4.2. Durchsetzung

Das **Steiermärkische Baugesetz** scheint den Verstoß gegen die in seinem § 92a stipulierten Pflichten zur Leitungsinfrastruktur bei Parkplätzen **nicht als Verwaltungsübertretung** zu qualifizieren.²⁹⁸

Wie bereits unter Punkt 4.1.1. erwähnt kann ein **Wohnungseigentümer**, der einen Langsamladepunkt im Haus anbringen möchte, die **fehlende Zustimmung anderer Wohnungseigentümer zum Vorhaben gerichtlich einholen**, wenn die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.²⁹⁹ Ist das Wohnungseigentum einer anderen Person betroffen und steht dieser Person dennoch kein Recht zu, die Zustimmung zu verweigern, so muss der antragstellende Wohnungseigentümer den betroffenen Wohnungseigentümer angemessen entschädigen.³⁰⁰ Um die anderen Wohnungseigentümer verständigen zu können, muss der Verwalter des Hauses die Namen und Zustellanschriften der anderen Wohnungseigentümer auf Verlangen herausgeben. E-Mail-Adressen dürfen nur mit Einwilligung der betreffenden Wohnungseigentümer mitgeteilt werden.³⁰¹

Zur Durchsetzung der «**Förderungsaktion E-Ladeinfrastruktur 2022**» siehe unter Punkt 2.2.

²⁹⁷ Klima- und Energiefonds, Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine, verfügbar unter https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_EMob_Gewerbe_2022.pdf (11.04.2022), S. 5. Abhängig von der Art des Ladepunktes gelten die folgenden Höchstsätze: 900 EUR pro AC-Normalladepunkt bis zu 22 kW; 4'000 EUR pro DC-Schnellladepunkt unter 50 kW; 10'000 EUR pro DC-Schnellladepunkt von 50 bis unter 100 kW; 20'000 EUR pro DC-Schnellladepunkt ab 100 kW.

²⁹⁸ Vgl. § 118 Steiermärkisches Baugesetz.

²⁹⁹ § 16 Abs 2 Satz 3 WEG

³⁰⁰ § 16 Abs 2 Satz 3 Z 3, dort Satz 2 WEG

³⁰¹ § 20 Abs 8 Satz 1 WEG.

F. SCHWEDEN

1. Introduction

By the end of 2021, about five percent of all registered cars in Sweden were electric vehicles (including so-called hybrid rechargeable vehicles).³⁰² The number of electric vehicle has increased rapidly the last five years: from about 21,000 in 2017 to about 340,000 in 2022.³⁰³ During the same period, the number of charging points for public charging has increased from about 1,500 to about 14,500.³⁰⁴ This means that the current ratio of public charging points in relation to the number of electric vehicles is 1:23. To our knowledge, there is no specific obligation under Swedish law to report a charging station. However, the Swedish Energy Agency (*Energimyndigheten*) encourages owners of charging stations to register in the Nordic-wide database Nobil, owned by the Norwegian Energy Authority.³⁰⁵ Given that it is a free of charge and open access database, its information is used by many map services providers.³⁰⁶

Legal obligations as regards charging infrastructure are limited to those laid down in EU law instruments: Directive (EU) 2018/844 and Directive 2014/94/EU. Apart from these rules, the general policy regarding charging infrastructure is characterized by public spending to incentivise the development of charging points both for public and private charging. To this end, there are a number of different funding schemes targeting both private and public actors. The main funding schemes are administered by either the Swedish Environmental Protection Agency (*Naturvårdsverket*) or the Swedish Transport Administration (*Trafikverket*). It should also be mentioned that private individuals can benefit from a green technology tax reduction (*skattereduktion för grön teknologi*) for parts of the costs for the installation of a charging point.

As regards electrification of transport more generally, it should be noted that the Government has appointed an advisory committee – *Elektrifieringskommisjonen* - tasked with speeding up the electrification of the transport sector in order to reach the climate goals and phasing out fossil fuel (the transport sector counts for a third of Sweden’s greenhouse gas emissions).³⁰⁷ Established in 2020, the committee is presided by the Minister for Infrastructure and its members includes representatives from businesses, academia and the public sector. Among other things, the committee has published an action plan for the electrification of transport with particular focus on transport by heavy vehicles.³⁰⁸

³⁰² Data from Mobility Sweden, available at https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2021/rekordstark-utveckling-for-laddbara-bilar-under-2021-trots-ett-ryckigt-fordonsar (12.04.2022).

³⁰³ Data is available at <https://www.elbilsstatistik.se/elbilsstatistik> (12.04.2022).

³⁰⁴ Data is available at <https://www.elbilsstatistik.se/laddinfrastruktur> (12.04.2022).

³⁰⁵ Information is available in Swedish at <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/energieffektiva-och-fossilfria-fordon-och-transporter/laddinfrastruktur/registrera-din-laddstation/laddstationsagare/> (24.06.2022).

³⁰⁶ Information is available in English at <https://info.nobil.no/eng> (24.06.2022).

³⁰⁷ Information is available at <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transportsektorn-elektrifieras/el-1/> (14.04.2022).

³⁰⁸ The action plan is available at https://www.regeringen.se/4b0da2/contentassets/d0a474ce90c8429bbb33e9690d9de1a4/211222_handlingsplan_el_webb.pdf (14.04.2022).

2. Charging on public land

2.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

There are no legal obligations requiring regional (*regioner*) and local (*kommuner*) government to develop public charging infrastructure. The requirements on charging infrastructure laid down in the **EU Directive 2014/94/EU³⁰⁹ have been transposed into Swedish law through the Act on the deployment of alternative fuels infrastructure and a supplementary Government ordinance.**³¹⁰ The requirements are primarily concerned with issues relating to technical standards, public access and principles regarding pricing.³¹¹

2.1.1. Support schemes for promoting installation of charging infrastructure

It should be stressed, however, that the **development of charging infrastructure in Sweden is principally the result of the granting of funds through government-funded support schemes.** Most of these schemes are general in scope, which means that charging infrastructure is only one of many things eligible for funding. The two main funding schemes are the climate investment aid programme *Klimatklivet* and the EU based Connecting Europe Facility (*Fonden för ett sammanlänkat Europa*).

Administered by the Swedish Environmental Protection Agency (*Naturvårdsverket*), *Klimatklivet* supports local climate investment, with the aim of increasing the pace at which the environmental quality goal of limited climate impact and its milestone targets are achieved.³¹² Financial support from the programme is available to both public and private organisations. Between 2015 and 2021, *Klimatklivet* has supported the development of about 10,000 public charging points.³¹³ The support scheme within *Klimatklivet* targeting the development of charging infrastructure available to the public is currently being reviewed in the context of new EU law requirements regarding public tender procedure.³¹⁴

Support from the EU **Connecting Europe Facility** (*Fonden för ett sammanlänkat Europa*), is coordinated by the Swedish Transport Administration (*Trafikverket*). For the period 2021-2027, the funding for the area of transport amounts to 25,81 billion EUR.³¹⁵ Charging infrastructure is one of many types of transport project eligible for funding.

In addition to these general schemes, there is a **temporary investment scheme (2020-2022) for the development of public charging points with fast-charging capabilities in connection to major routes**

³⁰⁹ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure.

³¹⁰ Lag (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel and Förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

³¹¹ See Lag (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel section 4 and Förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel sections 3, 4 and 5.

³¹² Information is available at <https://www.naturvardsverket.se/bidrag/klimatklivet/> (13.04.2022).

³¹³ See Elektrifieringskommissionens handlingsplan, p. 12, available at https://www.regeringen.se/4b0da2/contentassets/d0a474ce90c8429bbb33e9690d9de1a4/211222_handlingsplan_el_webb.pdf (13.04.2022).

³¹⁴ Information is available at <https://www.naturvardsverket.se/klimatklivet> (13.04.2022). The new procedures must comply with the requirements in Article 36 a of Directive (EU) 651/2014, in particular, the criteria for eligibility of support must be defined and support must be granted pursuant a competitive tender process.

³¹⁵ See further information at <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/finansiering/> (14.04.2022).

in rural areas of the country. The funding scheme is administered by the Swedish Transport Administration and regulated in a Government Ordinance.³¹⁶ The basic requirement is that the charging point must be accessible on a non-discriminatory basis to all users in accordance with the provisions in the EU Directive 2014/94/EU³¹⁷. Support can be granted to a sum of maximum 10 million EUR and cover up to 100 percent of the investment costs. It does not, however, cover the operating costs. Moreover, the organisation (either private or public) receiving the support must ensure its operations for a period of at least five years following the establishment of the charging points.³¹⁸

It should also be mentioned that many regional and local governments have strategies or guidelines on the development of charging infrastructure, either self-standing or as part of general strategies on sustainability, climate and environment.³¹⁹ In comparison with the overall national strategy, these strategies can be more ambitious. There are also examples of collaborations between several actors such as *Klimatkommunerna*, which is an association of cities and regions in Sweden with the stated aim to speed up the climate transition through exchanging experiences, influencing national policy making, and highlighting successful local actions and synergies.³²⁰

2.2. Enforcement

The **Swedish Energy Agency (*Energimyndigheten*)** is tasked with the supervision and enforcement of the requirements relating to charging (technical standards and fees) laid down in the Directive 2014/94/EU.³²¹ In cases of non-compliance, the Energy Agency can issue injunctions (*föreläggande*) requiring rectification combined with conditional fines.³²² Such decision can be appealed to an administrative court.³²³ Given that there are no legal obligations requiring the *development* of public charging infrastructure on public land, there are no corresponding rules on enforcement.

The different support schemes are governed by Government ordinances and the **decision of granting funds is taken by the public authority administering the scheme in question.** In cases of non-compliance with the conditions in the support schemes, the authority administering the scheme can decide to withhold the support in whole or in part and, if funds have already been given, require the recipient to repay the funds.³²⁴

³¹⁶ Förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon

³¹⁷ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure.

³¹⁸ Ibid, sections 4 and 5.

³¹⁹ See for example the municipality of Fyrbodals guidelines for charging infrastructure (*Vägledning för laddinfrastruktur – publik laddning i Fyrbodals*), available at https://www.fyrbodals.se/wp-content/uploads/2021/10/rapport_laddinfrastruktur_211020.pdf (12.04.2022).

³²⁰ Information about Klimatkommunerna is available at <https://klimatkommunerna.se/> (26.04.22).

³²¹ Lag (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel, section 7 and Förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel, sections 11 and 12.

³²² Lag (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel, section 8.

³²³ Ibid, section 8.

³²⁴ See for example Förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon, sections 16 and 18.

3. Charging in publicly available spaces on private land

3.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

The requirements on charging infrastructure laid down in the EU Directive 2014/94/EU apply also for public charging on private land. These have been discussed above, see question 1.2.

There are a number of different funding schemes with the aim of promoting charging infrastructure in publicly available places on private land. These include, in particular, *Klimatklivet*, the **Connecting Europe Facility** and the **temporary investment scheme (2020-2022) for the development of charging points in rural areas of the country**, which have been discussed above (see question 2.1).

3.2. Enforcement

Enforcement of the requirements in the EU Directive 2014/94/EU has been discussed above, see question 2.2.

The administration of the support schemes has been discussed above, see question 2.2.

4. Charging in private spaces on private land

4.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

The requirements in the EU **Directive (EU) 2018/844**³²⁵ on charging infrastructure for electric vehicles are transposed into Swedish law by amendments to the Planning and Building Act (*Plan- och bygglag (2010:900)*) and the Planning and Building Government Ordinance (*Plan- och byggförförordning (2011:338)*).³²⁶ Effective as of 25 May, 2020, the Swedish regulation corresponds largely to the minimum requirements in the EU Directive.³²⁷

Accordingly, the Swedish regulation provides that ***new residential buildings (including residential buildings undergoing major renovation)*** with more than ten parking spaces (either in the building or on the land on which the building is erected) must have ducting infrastructure that enables the installation of charging points for electric vehicles.

The requirement for **new non-residential buildings** with more than ten parking spaces is that there must be at least one charging point and ducting infrastructure enabling such charging for at least 20 percent of the parking spaces.³²⁸ These requirements apply to buildings for which a building permit application has been submitted after 10 March 2021.³²⁹

³²⁵ Directive (EU) 2018/844 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings and Directive 2012/27/EU on energy efficiency.

³²⁶ Lagen (2020:239) om ändring i plan- och bygglagen (2010:900) and förordningen (2020:274) om ändring i plan- och byggförförordningen (2011:338) trädde i kraft den 25 maj 2020.

³²⁷ It should be noted, however, that Sweden has not used all the possibilities of exceptions permitted under the Directive.

³²⁸ Planning and Building Government Ordinance (Plan- och byggförförordning (2011:338) Chapter 3 section 20b.

³²⁹ Sweden thus rely on the exception in Article 8(6)a in Directive (EU) 2018/844.

Requirements for *existing buildings*, other than residential, with more than 20 parking spaces (inside the building or on the land on which the building is erected), will enter into force on 1 January, 2025.³³⁰ They provide that such parking must be equipped with at least one charging point.³³¹

4.1.1. Support schemes for promoting installation of charging infrastructure

There are a number of different support schemes with the aim of promoting charging infrastructure in private spaces on private land. The **Environmental Protection Agency's support scheme *Ladda bilen*** (In English: Charge the car) offers funding for the installation of charging points in residential buildings or work places for private use.³³² Housing associations, organizations and companies are eligible for the support and can receive up to 50% of the costs for the installation of a charging point, limited to maximum 15,000 SEK (approximately 1,450 EUR) per charging point.³³³

Administered by the Swedish Transport Administration, the **support programme for sustainable urban development (*statligt stöd för hållbara stadsmiljöer*)** is targeting local and regional governments (*kommuner*) and (*Regioner*).³³⁴ Focus remains on the development of public transportation, including a possibility to receive funding for charging infrastructure for electric buses.³³⁵

Private individuals can benefit from a green technology tax reduction (*skattereduktion för grön teknologi*) of 50 % of the costs for the installation of a charging point, but limited to a maximum amount of 50,000 SEK (approximately 4,850 EUR).³³⁶

4.2. Enforcement

The requirements in EU Directive (EU) 218/844 relating to charging of electric vehicles are **enforced by the municipality (*kommun*) in which the building is situated**.³³⁷ Based on the application, it is the municipality's building committee (*byggnadsnämnd*) that is tasked with deciding whether or not to grant a building permit (*bygglov*). The decision can be appealed to the regional county administration (*länsstyrelse*).³³⁸ In case of non-compliance with the conditions in the building permit, the building committee can issue fines (*byggsanktionsavgift*) and/or injunctions (*föreläggande*) requiring rectification combined with conditional fines.³³⁹

The administration of the support schemes has been discussed above, see question 2.2.

³³⁰ Ibid, Chapter 3 section 20c.

³³¹ Ibid.

³³² Information about *Ladda bilen* is available at <https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/> (14.04.2022).

³³³ Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon, section 8.

³³⁴ Information available at <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> (14.04.2022).

³³⁵ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/fragor-och-svar-om-statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer/> (14.04.2022).

³³⁶ Income Tax Act (*Inkomstskattelag (1999 :1229)*) Chapter 67 section 38. Information about the reduction is available in Swedish at the website of the Swedish Tax Authority: <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2022.6/384289.html> (24.06.2022).

³³⁷ Förordningen (2020:274) om ändring i plan- och byggförordningen (2011:338), Chapter 8.

³³⁸ Plan- och bygglag (2010:900), Chapter 13 section 3.

³³⁹ Ibid, Chapter 11.

G. VEREINIGTES KÖNIGREICH (ENGLAND UND WALES)

1. Introduction

The **UK Government has committed to phasing out the sale of new petrol and diesel cars and vans by 2030**, when it is hoped by ministers that one in every three cars on Britain's roads will be electric, compared with one in 100 at present.³⁴⁰ It is estimated that at least 280,000 to 480,000 public charge-points will be needed by 2030, more than 10 times the current number.

As of 1st January 2022, there were 28,375 public electric charging devices available in the UK, 5,156 of which were rapid chargers (those which allow for the transfer of electricity with a power of at least 50 kilowatts).³⁴¹ This represents an **increase of 7,600 devices (or 37%) over the preceding 12 months**.³⁴² The UK's provision of one rapid charger for every 32 battery electric vehicles (EVs) is said to be one of the highest in the Western world.³⁴³ A database of public chargepoints in the UK, known as the National Chargepoint Registry (NCR), is operated by a private contractor on behalf of the *Office of Zero Emission Vehicles* (OZEV), a joint unit of the Department for Transport and Department for Business, Energy and Industrial Strategy. The NCR hosts public chargepoint data for the UK and users include research organisations, journalists and mapping application creators. There is no requirement on chargepoint owners or operators to upload data to the NCR. Instead, they are invited – on a voluntary basis – to supply chargepoint information.³⁴⁴

Most plug-in car users charge privately at home, but publicly available chargers are relied on by many commercial fleets, as well as the quarter of drivers who do not have access to a driveway or garage and who cannot install a home charge-point.³⁴⁵ However, **public charging infrastructure has struggled to keep pace with the surge in demand for EVs**. For example, plug-in cars on the road grew almost three-fold between 2019 and 2021, but standard charge-points increased by just 69.8% in the same period.³⁴⁶ There is also an **uneven geographical distribution of charging devices**. Infrastructure development has largely been market-led, meaning that individual charging networks and other businesses, such as hotels, generally choose where to install devices.³⁴⁷ London and Scotland have the highest level of charging provisions per 100,000 of population, with 102 and 52 devices per 100,000 respectively. At

³⁴⁰ The Guardian, *UK electric vehicle charging network is lagging behind, says Volkswagen*, 26th January 2022, available at <https://www.theguardian.com/business/2022/jan/26/uk-electric-vehicle-charging-network-is-lagging-behind-says-volkswagen> (15.03.2022).

³⁴¹ Department for Transport, *Official Statistics – Electric vehicle charging device statistics: January 2022*, 20th January 2022, available at <https://www.gov.uk/government/statistics/electric-vehicle-charging-device-statistics-january-2022/electric-vehicle-charging-device-statistics-january-2022> (14.03.2022).

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ Society of Motor Manufacturers and Traders, *UK Automotive calls for EV chargepoint mandate governed by independent regulator to level up network for consumers*, 16th February 2022, available at <https://www.smmt.co.uk/2022/02/uk-automotive-calls-for-ev-chargepoint-mandate-governed-by-independent-regulator-to-level-up-network-for-consumers/> (14.03.2022).

³⁴⁴ See Cenex, *National Chargepoint Registry (NCR)*, available at <https://www.cenex.co.uk/projects-case-studies/national-chargepoint-registry-ncr/> (12.07.2022).

³⁴⁵ Competition and Markets Authority, *Electric vehicle charging market study – Research and analysis – Final report*, 23rd July 2021, available at <https://www.gov.uk/government/publications/electric-vehicle-charging-market-study-final-report/final-report> (14.03.2022).

³⁴⁶ Society of Motor Manufacturers and Traders, *UK Automotive calls for EV chargepoint mandate governed by independent regulator to level up network for consumers*, *op. cit.*

³⁴⁷ Department for Transport, *Official Statistics – Electric vehicle charging device statistics: January 2022*, *op. cit.*, see *Regional distribution of charging devices*.

the other end of the spectrum, Northern Ireland only has 18 devices per 100,000. The average provision in the UK remains at 42 per 100,000.³⁴⁸

Until recently, a **limited number of regulatory instruments and financial incentive schemes** have attempted to encourage and manage the steady development of charging infrastructure. However, in order to keep up with demand for EVs and to achieve the Government's ambitions with regard to the transition from internal combustion engines to zero emission vehicles, Government-led **public consultations and studies in 2020 and 2021 have examined more far-reaching proposals** which will place obligations on public authorities, building constructors and others to ensure that there is sufficient charging infrastructure in place and that it is accompanied by appropriate consumer protections.

In the following sections of this country report, existing measures and forthcoming developments will be examined in more detail. For ease of reference, they are briefly summarised here.

At present, the **following legislative instruments concerning EV infrastructure are in force:**

- ***Automated and Electric Vehicles Act 2018 (AEV Act 2018)***:³⁴⁹ in addition to creating a new liability scheme for insurers in relation to automated vehicles, this primary legislation gives the Secretary of State (the relevant government minister) the power to create secondary legislation in the form of regulations relating to the installation and operation of charging points for EVs. Most of these powers have not yet been exercised however. In particular, regulations may be made with regard to the following:
 - the interoperability between networks;
 - consistent technical standards;
 - the provision of open data on infrastructure location and the availability of public charge-points;
 - to require the minimum provision of charge points at motorway service areas and large fuel retailers;
 - to prohibit the sale of charge-points unless certain requirements, such as technical specifications to mandate 'smart charging', are met.
- ***Alternative Fuels Infrastructure Regulations 2017 (AFI Regulations 2017)***:³⁵⁰ this secondary legislation implements the requirements of the *EU Alternative Fuels Infrastructure Directive*³⁵¹ for facilitating publicly available charging infrastructure. It sets out the technical specifications for regular and rapid charging points, as well as introducing requirements for intelligent metering (providing for real time information to be communicated normally via a phone app) and ad-hoc access to charging points without the need for a pre-existing contract. The Regulations also set out enforcement powers in relation to non-compliant charging points.

The following measures, already approved by Parliament, are also **set to be introduced shortly:**

³⁴⁸ *Ibid.*

³⁴⁹ *Automated and Electric Vehicles Act 2018*, available at <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted> (15.03.2022).

³⁵⁰ *Alternative Fuels Infrastructure Regulations 2017*, Statutory Instrument no. 897 of 2017, available at <https://www.legislation.gov.uk/ukSI/2017/897/contents/made> (15.03.2022).

³⁵¹ *Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure*, available at <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=en> (17.03.2022).

- The ***Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021***³⁵² will come into force on 15th June 2022. These will require new homes and certain non-residential buildings (such as supermarkets and workplaces), as well as those undergoing major renovation, to install minimum numbers of EV charge-points.³⁵³
- The ***Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021***³⁵⁴ will come into force on 30th June 2022 and apply to electric vehicle charge points sold in Great Britain for private (domestic or workplace) use. They are aimed at ensuring what is referred to as ‘smart functionality’, allowing the charging of a vehicle at times of the day when there is less demand on the electricity grid or when more renewable electricity is available. The regulations are also designed to guarantee that charge points meet certain device-level requirements, enabling a minimum level of access, security and information for consumers.³⁵⁵

Finally, a public consultation and a study conducted by two governmental bodies have recently concluded, putting forward **proposals for the development of charging infrastructure and consumer protections**. No draft legal measures have yet been formulated, but these developments are referred to in the present country report for the sake of completeness:

- OZEV concluded a public consultation on 22nd November 2021 in which it sought views on proposed new primary legislation which would provide the government with **powers to impose requirements** on local authorities, landowners and others to provide minimum levels of charging infrastructure, as well as improving accessibility and consumer protections.³⁵⁶
- The *Competition & Markets Authority* (CMA) completed a study of the EV charging market in July 2021, examining how **to develop a competitive EV charging sector** while also attracting private investment and optimising public confidence in EV charge-points.³⁵⁷

2. Charging on public land

2.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

There are currently **no laws or other legal measures in force which place duties on local authorities to develop publicly available EV charging infrastructure, nor are there any obligations on large fuel retailers or motorway (highway) service areas** to provide charging infrastructure on highways. Where publicly available charging points are installed, they **must however comply with EU-Directive derived technical specifications and customer experience standards**, contained in the AFI Regulations 2017.

³⁵² *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*, Statutory Instrument 1392 of 2021, available at <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2021/1392/contents/made> (21.03.2022).

³⁵³ See sections 3 and 4 of this country report, below.

³⁵⁴ *Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021*, Statutory Instrument 1467 of 2021, available at <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2021/1467/contents/made> (21.03.2022).

³⁵⁵ See section 4 of this country report, below.

³⁵⁶ Office for Zero Emission Vehicles, *Closed consultation – Future of transport regulatory review: zero emission vehicles*, published 28th September 2021, available at <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-transport-regulatory-review-zero-emission-vehicles/future-of-transport-regulatory-review-zero-emission-vehicles> (21.03.2022).

³⁵⁷ Competition and Markets Authority, *Electric vehicle charging market study*, 23rd July 2021, available at <https://www.gov.uk/cma-cases/electric-vehicle-charging-market-study> (21.03.2022).

2.1.1. Local charging infrastructure

At present, local charging infrastructure provision – namely, on-street and rapid hubs - is **installed at the discretion of local authorities**. Although many local authorities have taken positive steps towards planning for this infrastructure provision, others have not.³⁵⁸ The Local Government Association reports that more than 90% of local authorities have already installed some charge-points³⁵⁹ but that many have taken a deliberate decision not to invest in the delivery of charging infrastructure at present, giving priority instead to their statutory functions.

The UK Government has nevertheless sought to encourage the development of local charging infrastructure through a **non-statutory³⁶⁰ funding scheme known as the ‘On-Street Residential Charge-point Scheme’**.³⁶¹ This gives local authorities the possibility to apply for **grant funding to part-fund the procurement and installation of on-street EV charge-point infrastructure**. The fund is administered on behalf of the OZEV by *Energy Saving Trust*, an independent not-for-profit organisation funded by government and the private sector. It is intended to provide reliable access to charge-points for local residents near their home, and so although located on public land, it is not considered as being publicly available.³⁶² In 2021-2022, £20 million of funding was allocated to local authorities, available for 75% of the capital costs of procuring and installing a charge-point and associated dedicated parking pay. Various criteria must be met in order to qualify for, and retain, funding, including technical specifications relating to the charge-points, guaranteed access to local residents and ongoing commitments to serviceability, access and data usage.

In September 2021, the UK Government’s OZEV launched a public consultation entitled *‘Future of transport regulatory review: zero emission vehicles’*, as part of which it sought responses on **proposals to introduce a statutory duty on local authorities to plan for EV infrastructure**.³⁶³ This is described as one option which will be designed to align with wider local transport planning and with local resident and other stakeholder views taken into account. An alternative option is to place the duty on charge-point operators themselves, or energy companies. The consultation closed on 22nd November 2021, but no further information on the responses received has yet been published.

2.1.2. Charge-points on highways and major roads

Section 11 of the AEV Act 2018³⁶⁴ confers powers on the relevant government minister to make regulations which may require the minimum provision of charge points (and hydrogen refuelling stations)

³⁵⁸ Office for Zero Emission Vehicles, *Closed consultation – Future of transport regulatory review: zero emission vehicles*, *op. cit.*

³⁵⁹ Local Government Association, *Scoping the role of local authorities in the provision of electric vehicle charging infrastructure*, 20th July 2021, available at <https://www.local.gov.uk/publications/scoping-role-local-authorities-EV> (21.03.2022).

³⁶⁰ In other words, not established by a legislative instrument.

³⁶¹ See OZEV, *Guidance – On-Street Residential Chargepoint Scheme guidance for local authorities*, updated 24th November 2021, available at <https://www.gov.uk/government/publications/grants-for-local-authorities-to-provide-residential-on-street-chargepoints/grants-to-provide-residential-on-street-chargepoints-for-plug-in-electric-vehicles-guidance-for-local-authorities> (22.03.2022).

³⁶² Although it is noted in the accompanying government guidance that charge-points may be installed in local authority-owned car parks situated in or close to residential areas that lack off-street parking. See *ibid.*

³⁶³ Office for Zero Emission Vehicles, *Closed consultation – Future of transport regulatory review: zero emission vehicles*, *op. cit.*

³⁶⁴ *Op. cit.*

at motorway service areas and at large fuel retailers.³⁶⁵ The **Government, however, has not yet used these powers**, stating:

“We will continue to monitor the delivery of EV charging infrastructure and will use these regulations should we feel that further progress is needed to meet our ambitions.”³⁶⁶

Although almost all motorway service areas have at least one rapid charging point, the Government states that it aims to have at least 6 rapid charging points at every motorway service area by 2023 and 2,500 such points at motorway and major road service areas by 2030. A ‘**rapid charging fund**’ (RCF), announced in March 2020, is currently being finalised to support these targets, allowing access for applicants to **£950 million in grants for the development of electrical capacity at motorway and major road service areas**.³⁶⁷

The government has also expressed concerns about the **threat posed to the development of EV charging infrastructure at motorway service areas by exclusivity clauses in existing charge-point service agreements** between motorway service area operators and charge-point operators. As part of OZEV’s 2021 public consultation, it states that it is considering taking new powers to make the exclusive elements of existing charge-point service arrangements void and unenforceable.³⁶⁸ Moreover, to ensure long-term competition is maintained at these sites, it is considering requiring service area operators and large fuel retailers to tender charge-point service contracts openly and to have a minimum of 2 different charge-point operators at any particular site.³⁶⁹

At the same time, the *Competition & Markets Authority* recently launched an investigation into these existing agreements at three of the major motorway service area operators. This followed a study published in July 2021 that found that **competition at service stations for EV charge-points along motorways is very limited**, with long-term exclusive contracts preventing entry by competitors at many sites.³⁷⁰ On 8th March 2022, the **Competition & Markets Authority announced that it had secured legally binding commitments from Gridserve**, the owner of a charge-point operator – *the Electric Highway* - to limit and refrain from enforcing, from November 2026, exclusive rights in its contracts with three of the major motorway service operators (which together cover around two-thirds of motorway service areas in the UK).³⁷¹ Moreover, it will not enforce exclusive rights at any of these sites against competing EV charge-point providers which have been granted funding under the RCF.³⁷²

³⁶⁵ Note that motorway service areas are state-approved facilities, but are, in the UK, run entirely by private operators who are regulated by the Department for Transport.

³⁶⁶ Department for Transport and Office for Zero Emission Vehicles, *Guidance – Automated and Electric Vehicles Act 2018 regulatory report*, published 19th October 2021, available at <https://www.gov.uk/government/publications/automated-and-electric-vehicle-act-report/automated-and-electric-vehicles-act-2018-regulatory-report> (22.03.2022).

³⁶⁷ Office for Zero Emission Vehicles, *Closed consultation – Future of transport regulatory review: zero emission vehicles*, *op. cit.*

³⁶⁸ *Ibid.*

³⁶⁹ *Ibid.*

³⁷⁰ See Competition & Markets Authority, *Electric vehicle charging market study: final report*, published 23rd July 2021, available at <https://www.gov.uk/government/publications/electric-vehicle-charging-market-study-final-report/final-report> (23.03.2022).

³⁷¹ Competition & Markets Authority, *Press release – CMA unlocks electric vehicle charging competition for motorway drivers*, 8th March 2022, available at <https://www.gov.uk/government/news/cma-unlocks-electric-vehicle-charging-competition-for-motorway-drivers> (23.03.2022).

³⁷² *Ibid.*

2.2. Enforcement

The only enforceable legal measures referred to above are those concerning **technical specifications and customer service standards, contained in the AFI Regulations 2017**.³⁷³ These place legal obligations on any person or organisation responsible as an owner or on behalf of a third party for publicly available recharging points. **Compliance with these standards is enforced by the Office for Product Safety Standards (OPSS)**, which is a part of the central government's Department for Business, Energy and Industrial Strategy. It is the national regulator for product safety and legal metrology, and the enforcement authority in relation to a range of goods-based and standards-based regulations. The OPSS carries out inspections and engages in other activities for confirming compliance with the Regulations.³⁷⁴

In the event of non-compliance, the OPSS can serve a compliance notice requiring action to be taken to remedy the breach; any **failure to comply with the compliance notice can lead to a 'civil penalty notice' being issued, requiring payment of a fine**. These range from £500 to £10,000 (approx. CHF 600.- to CHF 12'000.-) per recharging point for breaches of technical standards and £300 to £1,000 (approx. CHF 360.- to CHF1'200.-) for breaches of customer experience standards.³⁷⁵

It may also be noted that although **funding from central government to local authorities under the On-Street Residential Chargepoint Scheme** is not enshrined in law, nor is subject to legal requirements, it may be **denied or withdrawn if strict eligibility conditions are not met**. These include conditions with regard to the location of charge-points, their accessibility, technical specifications, delivery and timing and the meeting of ongoing commitments. **This is enforced by the Energy Saving Trust on behalf of OZEV**, which requires information on the compliance with the above conditions to be made available to them for inspection and for charging data to be provided by the local authority on a quarterly basis.³⁷⁶

3. Charging in publicly available spaces on private land

3.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

At present, there are **no legal measures in force** aimed at the development of publicly available charging-points located on private land.

Regulations have, however, recently been passed by the UK Parliament which, in addition to requirements applying to residential buildings,³⁷⁷ **will require certain new and renovated non-residential buildings to make minimum provision for charging infrastructure**. The regulations, known as the *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*³⁷⁸ **will come into force in England on 15th June 2022**. The regulations will apply to all new non-residential buildings and non-residential buildings undergoing major renovation (meaning renovation of over 25% of the building's

³⁷³ See section 2.1. of this country report, above.

³⁷⁴ Office for Product Safety & Standards, *The Alternative Fuels Infrastructure Regulations 2017*, February 2021, available at https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/959909/Guide-to-alternative-fuels-infrastructure-regulations-2017.pdf (23.03.2022).

³⁷⁵ Such as failings with regard to intelligent metering systems, ad-hoc access to recharging points and geographic location and data accessibility: see *ibid*, para. 4.10.

³⁷⁶ See OZEV, *Guidance – On-Street Residential Chargepoint Scheme guidance for local authorities*, *op. cit.*

³⁷⁷ See section 4. of this country report, below.

³⁷⁸ *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*, *op. cit.*

surface area) with more than 10 on-site parking spaces **to have at least one charge point, as well as cable routes for at least one in five spaces.**³⁷⁹ This nevertheless represents a step back from original plans which had proposed to require all existing large non-residential buildings to install a charger.³⁸⁰

Looking to the future, the September 2021 public consultation launched by the UK Government's OZEV, '*Future of transport regulatory review: zero emission vehicles*',³⁸¹ made **proposals for minimum numbers of charge-points in all existing and new non-residential car parks** not associated with a building. This would include not just publicly accessible non-residential car parks, such as supermarkets and retail parks, but also to restricted access car parks, like workplaces. Consideration will be given to whether there should be a minimum number of spaces in a car park before the regulations apply, and to the number of charge-points that should exist within a site boundary in relation to the number of overall parking spaces. It is proposed that the **duty to provide EV charge-points will fall on the land-owners of the car park**, who will not be able to pass on that duty.³⁸²

Note that regulations and proposed measures relating to EV charging points at road-side service areas, which will often be privately owned and operated, are addressed in section 2.1.2. of this country report, and are not repeated here.

3.2. Enforcement

The *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*, making minimum provision for charging infrastructure at new and renovated non-residential buildings, will be **enforced, like other building regulations, under the Building Regulations 2010** ('Building Regulations').³⁸³ The Building Regulations apply generally to the construction of new buildings and renovation of existing buildings, with the intention of protecting people's safety, health and welfare in and around buildings.

Local authorities may take enforcement action if notifiable building work is carried out without having previously notified the local authority as well as where building work does not comply with the Building Regulations. Local authorities have the right of entry into buildings as well as the power to take action against the building owner and those carrying out the works, including requiring that the works are pulled down or removed. In the first instance, an enforcement notice will usually be issued, allowing 28 days in which to rectify the building work. Ultimately, a **local authority may also prosecute a building owner or constructor** in relation to a contravention of the Building Regulations, which may lead to a **criminal conviction and a fine** of up to £5,000 (approx. CHF 6'000.-), plus a daily fine of £50 (approx. CHF 60.-) for each day on which the default continues after conviction.³⁸⁴

³⁷⁹ *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*, *op. cit.*, Regulation 2 inserting a new Part 9B into the *Building Regulations 2010*. Some exemptions apply, such as where the costs of installing the required charge-points and cable routes exceed 7% of the total cost of a major renovation, and where parking spaces are situated in a covered car park (see regulation 44H of the new Part 9B).

³⁸⁰ See The Guardian, *Plans in England for car chargers in all commercial car parks quietly rolled back*, 27th December 2021, available at <https://www.theguardian.com/environment/2021/dec/27/plans-in-england-for-car-chargers-in-all-commercial-car-parks-quietly-rolled-back> (24.03.2022).

³⁸¹ *Op. cit.*, see section 2.1.1. of this country report, above.

³⁸² *Ibid.*

³⁸³ Regulations 2 and 3 of the *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021* amend the *Building Regulations 2010* (Statutory Instrument No. 2214 of 2010, available at <https://www.legislation.gov.uk/ukSI/2010/2214/contents/made> (31.03.2022)) and the *Building (Approved Inspectors etc.) Regulations 2010* to include 'infrastructure for the charging of electric vehicles' as a regulated feature.

³⁸⁴ *Building Act 1984*, available at <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/55/contents> (29.03.2022), section 35.

With regard to the **proposals for minimum numbers of charge-points in all existing and new non-residential car parks**, enforcement mechanisms have not yet been finalised. The consultation paper states that OZEV would seek to identify an appropriate enforcement body to operate at a local level, similar to that applying under the Building Regulations, and that enforcement bodies will be able to apply a scheme of penalties.³⁸⁵

4. Charging in private spaces on private land

4.1. Measures aimed at the development of charging infrastructure

Two sets of regulations set to come into force in June 2022, will apply to residential and commercial property for private use, and will establish legal requirements in relation to EV charging infrastructure:

First, the ***Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*** will enter into force on **15th June 2022**. These will, as discussed above, apply to parking facilities connected with new non-residential buildings and those undergoing major renovations.³⁸⁶ This will include those designed for private use, such as workplaces. They will also **apply to newly built and refurbished residential buildings**. In particular, every new home with on-site parking, including apartment buildings, will be required to have the following:

- at least one EV charging point per dwelling; and
- in addition, for every new apartment building or housing development with more than 10 parking spaces which has more parking spaces than dwellings, cable routes in every space without charge-points.³⁸⁷

However, these requirements will not apply if the installation of a charging point would increase electrical grid connection costs by more than £3,600 (approx. CHF 4'400.-).³⁸⁸

Moreover, **residential buildings undergoing major renovation** (meaning renovation of over 25% of the building's surface area) which will have more than 10 parking spaces after the renovation is complete, are to have at least one EV charge point for each dwelling with associated parking and cable routes in all spaces without charge points.³⁸⁹ Additionally, **buildings undergoing a material change of use to create homes** – such as a disused warehouse being converted into apartments with parking – must also have at least one EV charge-point for each new dwelling with associated parking within the site boundary.³⁹⁰

Secondly, the ***Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021***³⁹¹ will come into force on **30th June 2022**. These are being implemented pursuant to the powers given to the Government under the

³⁸⁵ Office for Zero Emission Vehicles, *Closed consultation – Future of transport regulatory review: zero emission vehicles*, *op. cit.*

³⁸⁶ See section 3.1. of this country report, above.

³⁸⁷ *Building Regulations 2010*, *op. cit.*, Part 9B and Part S of Schedule 1, as amended by the *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*, *op. cit.*

³⁸⁸ *Ibid.*

³⁸⁹ Not all of these requirements will apply where infrastructure costs exceed 7% of the total cost of the major renovation of the building, if existing power supply is insufficient to install all charge points or if the property is undergoing a major renovation for the purposes of fire safety remediation.

³⁹⁰ *Building Regulations 2010*, *op. cit.*, Part 9B and Part S of Schedule 1, as amended by the *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021*, *op. cit.*

³⁹¹ *Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021*, *op. cit.*

AEV Act 2018 to mandate, through secondary legislation, that **all EV charge-points sold in the UK have smart functionality and meet minimum device-level requirements**. These particular Regulations apply only to EV charge points sold in Great Britain for private (domestic or workplace) use, and are principally aimed at ensuring that charge points allow the charging of an EV when there is less demand on the electricity grid and that consumers are appropriately protected.³⁹²

It should also be noted that OZEV operates **two grant funding schemes for EV charging infrastructure relating to the private operation of EV charging infrastructure** – one aimed at homeowners and tenants, and the other, for workplaces. These are:

- **EV chargepoint grant:**³⁹³ providing funding of up to 75% (capped at £350) towards the cost of installing EV smart charge-points at domestic properties across the UK, this scheme is aimed at owner-occupiers of apartments and renters of apartments and single-use properties. From 1st April 2022, it replaced the *Electric Vehicle Homecharge Scheme (EVHS)* which had offered the same contribution to the cost of a charge-point and its installation, but which was also open to owners of single-unit properties, such as bungalows, detached and semi-detached houses.
- **Workplace Charging Scheme:**³⁹⁴ open to businesses, charities and public sector organisations, this scheme covers up to 75% of the total costs of the purchase and installation of EV charge-points (capped at £350 per socket) for up to 40 sockets across all sites per applicant.

4.2. Enforcement

Obligations set out under the *Building Regulations etc. (Amendment) (England) (No. 2) Regulations 2021* are enforced under the *Building Regulations*, as described above.³⁹⁵

³⁹² Its main requirements are as follows: Smart functionality - that all domestic and workplace charge-points (excluding public charging) which are sold in Great Britain have the technical capability to smart charge; Interoperability - that a charge point should not be designed to lose its smart functionality should a user choose to switch his or her energy supplier. This protects the ability of consumers to freely switch energy suppliers; Loss of connectivity - that charging continues even if the charge-point ceases to be connected to a communications network; Safety - that the charge-point must be set up to prevent users carrying out certain functions where these may result in a safety risk; Measuring energy consumption - that consumers have access to data on energy consumption and that each time a smart charge point is used, it must measure or calculate how much electricity is imported/exported and that the user is able to view this data; Off-peak charging - that charge-points must be pre-set to not charge at hours of high electricity demand, but that charge-point owners be informed of this setting during first use and be given the option to edit or remove it; Randomised delay that charge-points should have a randomised delay function so that before a charge-point switches electricity load, it randomly generates a time in seconds (of up to 10 minutes) and won't switch until this time has passed. This is designed to help maintain electrical grid stability by avoiding all charge points turning on or off simultaneously (for example, after a power outage); Cybersecurity - that charge-points employ, consistent with the existing European cyber security standard ETSI EN 303 645, good 'cyber hygiene' including the use of unique passwords, secure storage of sensitive information and the encryption of communications sent to and from a charge-point.

³⁹³ See OZEV, *Guidance – EV chargepoint grant for flat owner-occupiers and people living in rented properties: customer guidance*, 29th March 2022, available at <https://www.gov.uk/government/publications/ev-chargepoint-grant-for-flat-owner-occupiers-and-people-living-in-rented-properties-customer-guidance> (04.04.2022).

³⁹⁴ See OZEV, *Guidance – Workplace Charging Scheme: guidance for applicants*, 29th March 2022, available at <https://www.gov.uk/guidance/workplace-charging-scheme-guidance-for-applicants> (04.04.2022).

³⁹⁵ See section 3.2. of this country report.

Requirements of the *Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021* will primarily be **enforced by the OPSS**.³⁹⁶ Assurance that a charge-point is compliant must be made available through the provision, by the vendor, of a **statement of compliance and technical file** (including, among other things, a general description of the charge point, details of the version of the software, a copy of the charge-point’s operating manual and copies of relevant test reports). A vendor must also keep a record of all charge-points sold for a period of 10 years from 30th June 2022, the date on which the legislation comes into force. All of these items must be made available to the OPSS on request.³⁹⁷

The OPSS is provided with a range of investigatory and enforcement powers under Schedule 2 of the *Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021*. A failure to comply with the requirements of the Regulations or with an initial compliance notice issued by the OPSS can result in a **civil penalty**. The maximum amount for such a penalty is £10,000 (approx. CHF 12’000.-) for each relevant charge point in respect of which there has been a breach.³⁹⁸ Intentionally obstructing the OPSS in its duties or making false statements can result in a penalty of up to £250,000 (approx. CHF 300’000.-).³⁹⁹ As an alternative to imposing a penalty, **the OPSS may accept a written undertaking, known as an “enforcement undertaking”**, from the relevant vendor to take such necessary action.⁴⁰⁰ The OPSS is also required by the Regulations to publish, from time to time, the cases in which civil sanctions have been imposed and the cases in which an enforcement undertaking has been entered into.⁴⁰¹

³⁹⁶ For more information on their remit, see section 2.2. of this country report, above.

³⁹⁷ See OPSS, *Complying with the Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021 – Guidance for sellers of electric vehicle charging points in Great Britain*, February 2022, available at https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1052642/Guide-to-evscp-regulations-2021.pdf (04.04.2022), paras. 3.48-3.54.

³⁹⁸ *Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations 2021, op. cit.*, Schedule 2, para. 11(1)(a).

³⁹⁹ *Ibid*, Schedule 2, para. 11(1)(b).

⁴⁰⁰ *Ibid*, Schedule 2, Part 3.

⁴⁰¹ *Ibid*, Schedule 2, para. 27.

SCHWEIZERISCHES INSTITUT FÜR RECHTSVERGLEICHUNG



PD Dr. Krista Nadakavukaren Schefer
Vizedirektorin

Projektleitung	John Curran, LL.M. <i>Referent für Common Law</i>
Deutschland	Dr. Johanna Fournier <i>Referentin für deutschsprachige Rechtsordnungen</i>
Frankreich	Dr. Carole Viennet <i>Referentin für französischsprachige Rechtsordnungen</i>
Italien	Chiara Pappalardo, LL.M. Antonio Brienza <i>Korrespondenten für italienisches Recht</i>
Niederlande	Olaf Kwast, LL.M. <i>Korrespondent für niederländische Rechtsordnungen</i>
Österreich	Fabian Brand <i>Referent für deutschsprachige Rechtsordnungen</i>
Schweden	Henrik Westermark, LL.M. <i>Referent für skandinavische Rechtsordnungen</i>
Vereinigtes Königreich	John Curran, LL.M. <i>Referent für Common Law</i>