

## Forum Juris Unternehmensrecht. Kompakt.



### Inhalt

- 2 Vorwort
- 3 Zulässigkeit der Hauptversammlung einer deutschen SE im Ausland
- 4 Gleichberechtigung in deutschen Führungsebenen durch feste Quote?
- 6 Zeitliche Begrenzung der Nachhaftung bei Beendigung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags
- 8 Haftung des GmbH-Geschäftsführers bei Verstoß gegen interne Zuständigkeitsregelungen
- 10 Entwurf eines Venture-Capital-Gesetzes
- 13 Fehlerhafte Widerrufsbelehrung? – Die untergerichtliche Rechtsprechung wehrt sich gegen den BGH
- 15 Rechtliche Anmerkungen zur „Mietpreisbremse“
- 17 Elektromobilität: AFI-Richtlinie und neue Ladesäulenverordnung konkretisieren Rechtsrahmen
- 19 ISO 19600:2014 – Eine neue Norm für Compliance-Management-Systeme
- 20 Kartellrechtliche Haftung von Finanzinvestoren und Private-Equity-Unternehmen
- 22 Europa legt vor – Reform des (Konzern-)Insolvenzrechts wird in 2015 abgeschlossen
- 24 Wartezeit nach dem KschG bei einer Vorbeschäftigung als Leiharbeitnehmer
- 26 Mindestlohn auch für Zeiten der Arbeitsbereitschaft und des Bereitschaftsdienstes

# Vorwort



**Andreas Jentgens**  
Rechtsanwalt, Partner  
Service Line Corporate/M&A  
Tel: +49 (0)211 8772 2227  
ajentgens@deloitte.de

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Mandanten,

wir freuen uns, Ihnen die erste Ausgabe unserer Mandanteninformation Forum Juris im Jahr 2015 übersenden zu können, in der wir aktuelle und praxisrelevante Entwicklungen auf dem Gebiet der Gesetzgebung und der Rechtsprechung für Sie zusammengestellt haben.

Die Bundesregierung hat kürzlich zwei äußerst kontrovers diskutierte Gesetzesvorhaben erfolgreich durch den Bundestag gebracht – die Frauenquote für Aufsichtsräte für Großunternehmen und die Mietpreisbremse. Von 2016 an soll in ca. 100 deutschen (börsennotierten und mitbestimmten) Großunternehmen bei der Aufsichtsratswahl eine Quote von mindestens 30 Prozent gelten und 3.500 weitere Unternehmen müssen sich in Zukunft verbindliche Ziele für die Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen setzen. Die Mietpreisbremse, die voraussichtlich im Mai 2015 in Kraft tritt, dient im Wesentlichen der Bekämpfung von Wohnungsnot und der Dämpfung des Mietpreisanstiegs; für die Wohnungswirtschaft wird die Mietpreisbremse allerdings zwangsläufig zu einer deutlichen Veränderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen führen. Wir erläutern beide Gesetze für Sie und zeigen die Auswirkungen.

Durch das am 1. Januar 2015 in Kraft getretene Mindestlohngesetz gilt in Deutschland ein „flächendeckender, allgemeiner Mindestlohn“. Daneben bestehen branchenabhängige Mindestlöhne, da diese von dem allgemeinen Mindestlohn nicht verdrängt werden. Gerichtliche Entscheidungen zu Branchenmindestlöhnen können dabei Vorbildcharakter auch für den allgemeinen Mindestlohn haben – wir stellen Ihnen eine Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts zur Frage des Mindestlohns für Zeiten der Arbeitsbereitschaft und des Bereitschaftsdienstes vor.

Weitere Themen dieser Ausgabe sind u.a.:

- Zulässigkeit der Hauptversammlung einer deutschen SE im Ausland
- Zeitliche Begrenzung der Nachhaftung bei Beendigung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages
- Haftung des Geschäftsführers bei Verstoß gegen interne Zuständigkeitsregelungen
- Fehlerhafte Widerrufsbelehrung und Darlehenswideruf? – Die untergerichtliche Rechtsprechung wehrt sich gegen den BGH
- ISO 19600 – die neue Industrienorm für Compliance-Management-Systeme
- Gesetzesentwurf des Bundesverbands Deutscher Kapitalbeteiligungsgesellschaften für ein Venture-Capital-Gesetz
- Neues im Bereich E-Mobility – der Entwurf für die Ladesäulenverordnung
- Kartellrechtliche Haftung von Finanzinvestoren

Wir hoffen, interessante Themen für Sie ausgewählt zu haben. Für Rückfragen und Anmerkungen oder gerne auch Anregungen zu unserer Mandanteninformation Forum Juris stehen Ihnen Ihre bekannten Ansprechpartner selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Nutzen Sie auch die Deloitte Legal Dbriefs, um über rechtliche Trends im In- und Ausland auf dem Laufenden zu sein. An den gemeinsam mit unseren internationalen Anwaltskollegen veranstalteten monatlichen Webcasts über aktuelle länderübergreifende rechtliche Themen und Trends können Sie einfach über Ihren PC oder Ihr Smartphone teilnehmen. Weitergehende Informationen finden Sie unter: [www.deloitte.com/dbriefs/deloittelegal](http://www.deloitte.com/dbriefs/deloittelegal).

**Andreas Jentgens**

# Elektromobilität: AFI-Richtlinie und neue Ladesäulenverordnung konkretisieren Rechtsrahmen

Am 9. Januar 2015 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) einen Entwurf der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV) vorgelegt. Dieser Referentenentwurf ist neben dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) eine weitere Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität und dient der Umsetzung der am 17. November 2014 in Kraft getretenen EU-Richtlinie zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI-Richtlinie).

Die LSV wie auch die AFI-Richtlinie haben erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland und der EU. Zum einen führt insbesondere die LSV zu einem nicht unerheblichen bürokratischen Aufwand und hohen Zusatzkosten bei der Einrichtung von Ladepunkten. Zum anderen lassen sich aus den beiden Rechtsakten erste Schlüsse auf das zukünftige Marktdesign für Elektromobilität ziehen. Insbesondere ist hier ein Spannungsfeld zwischen der regulierten Energiewirtschaft und der nicht regulierten Automobilindustrie zu erkennen.

## Überblick – Regelungsinhalt der AFI-Richtlinie und der LSV

Die AFI-Richtlinie schafft einen einheitlichen europäischen Rahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Dies umfasst u. a. auch die Ladesäuleninfrastruktur für Elektromobile (Art. 1 AFI-Richtlinie). Nach Erwägungsgrund (30) der AFI-Richtlinie soll es „für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge [...] einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien geben, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind.“ Insoweit geht die AFI-Richtlinie grundsätzlich von einem nicht regulierten Markt aus.

Die LSV regelt nach § 1 LSV (Anwendungsbereich) die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile. Der tatsächliche Regelungsinhalt der Verordnung geht aber weit über die Formulierung bloßer technischer Mindestanforderungen hinaus: Den Betreibern von Ladepunkten werden Anzeige- und Nachweispflichten auferlegt und die BNetzA erhält entsprechende Prüfungs- und Untersagungskompetenzen. Der Anwendungsbereich von LSV und AFI-Richtlinie ist daher von wesentlicher Bedeutung.

## Anwendungsbereich – öffentlich zugängliche Ladepunkte

Für die Betreiber von Ladeinfrastruktur ist die Frage, ob ein Ladepunkt als „öffentlich zugänglich“ zu qualifizieren ist, von zentraler Bedeutung: Nur öffentlich zugängliche Ladepunkte unterfallen dem Anwendungsbereich der LSV. Öffentlich zugänglich ist ein Ladepunkt nach § 2 Nr. 9 LSV immer dann, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, wenn dieser von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich betreten und genutzt werden kann.

Die AFI-Richtlinie definiert die öffentliche Zugänglichkeit ähnlich, fordert aber zusätzlich, dass alle Nutzer aus der Union nicht diskriminierend Zugang zu dem Ladepunkt haben müssen. In den Erwägungsgründen geht die Richtlinie sogar noch weiter: Öffentlich zugängliche Ladepunkte können auch solche sein, die sich im Privateigentum befinden und über Ladekarten oder Entgeltzahlung öffentlich zugänglich sind, oder ein Ladepunkt oder eine Tankstelle einer Car-Sharing-Organisation, bei der Dritten der Zugang durch Mitgliedschaft ermöglicht wird. Sogar ein Ladepunkt, zu dem private Nutzer aufgrund einer Genehmigung oder Mitgliedschaft physischen Zugang haben können, soll als öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.

Da nationale Verordnungen europarechtskonform auszulegen sind, ist die weite Definition der öffentlichen Zugänglichkeit in der AFI-Richtlinie bei der Auslegung der LSV zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund ist Rechtsunsicherheit mit Blick auf den Anwendungsbereich der LSV vorprogrammiert. Insbesondere bei Ladepunkten auf Privatgrundstücken, zu denen Dritte Zugang haben (z.B. auf einem Betriebsgelände, wo die Ladepunkte durch Mitarbeiter und/oder Kunden genutzt werden können), kann dies problematisch sein.

## Technische Mindestanforderungen und Anzeige- und Nachweispflichten

Die öffentlich zugänglichen Ladepunkte müssen bestimmte technische Mindestanforderungen erfüllen, die gesondert für Normalladepunkte und für Schnellladepunkte definiert sind. Hier werden insbesondere Vorgaben für die jeweiligen Stecker und Kupplungen gemacht. Die Anforderungen gelten sowohl für den Aufbau (Errichtung oder Umbau) als auch den Betrieb von Ladesäulen. Die AFI-Richtlinie legt die technischen Spezifikationen für Normal- und Schnellladepunkte (die denen der LSV entsprechen) in Anhang II fest.



**Dr. Florian-Alexander Wesche**  
Rechtsanwalt, Partner  
Service Line Energy Law  
Tel: + 49 (0)211 8772 4068  
fwesche@deloitte.de



**Dr. Tobias Woltering**  
Rechtsanwalt, Senior Associate  
Service Line Energy Law  
Tel: + 49 (0)211 8772 4110  
twoltering@deloitte.de

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

#### **Prüfungs- und Untersagungskompetenz der BNetzA**

Die LSV stattet die BNetzA mit Prüfungs- und Untersagungskompetenzen aus. Danach ist die BNetzA befugt, die Einhaltung der technischen Anforderungen zu prüfen und ggf. den Betrieb von Ladesäulen zu untersagen, wenn diese Anforderungen nicht eingehalten werden oder deren Einhaltung nicht nachgewiesen wird. Angesichts der relativ geringen finanziellen Chancen, die der Betrieb von Ladeinfrastruktur heute bietet, führt die LSV damit zu unverhältnismäßig hohem bürokratischem Aufwand.

Zudem ist die Etablierung der BNetzA als Aufsichtsbehörde überraschend. Die BNetzA ist die Regulierungsbehörde für die leitungsgebundene Energieversorgung, nicht aber für die sonstige Versorgung mit Energie. Ladesäuleninfrastruktur ist nach dem EnWG nicht reguliert. Es stellt sich somit die Frage, ob die Bundesregierung durch die Schaffung zusätzlicher Kompetenzen für die BNetzA bereits eine Regulierung der Ladesäuleninfrastruktur vorbereiten will. Die Regulierung würde dazu führen, dass sich Aufbau und Betrieb der Ladesäuleninfrastruktur nicht im freien Wettbewerb entwickeln würden, sondern nach staatlichen Plan-Vorgaben. Dies widerspricht jedoch dem Geiste der AFI-Richtlinie, die einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien anstrebt.

#### **Übergangsvorschriften**

Es ist eine Übergangsregelung vorgesehen, wonach solche Ladepunkte, die bis zu drei Monaten nach Inkrafttreten der LSV in Betrieb genommen werden, von den technischen Anforderungen ausgenommen sind. Diese kurze Übergangsregelung kann insbesondere Projekte gefährden, die bereits geplant sind.

Darüber hinaus geht der deutsche Verordnungsgeber in zeitlicher Hinsicht deutlich weiter, als es zur Umsetzung der AFI-Richtlinie erforderlich wäre. Die AFI-Richtlinie ist grundsätzlich bis zum 18. November 2016 umzusetzen, wobei hinsichtlich der Einhaltung technischer Spezifikation der Ladepunkte eine Übergangsfrist bis zum 18. November 2017 vorgesehen ist.

#### **Bewertung des Entwurfs der LSV und Ausblick**

Die EU strebt ausdrücklich die Entwicklung eines eigenständigen Marktes für den Aufbau und den Betrieb von Ladesäuleninfrastrukturen an. Die Bundesregierung geht mit dem vorgelegten Entwurf der LSV in zeitlicher Hinsicht über die Richtlinie hinaus und verfolgt mit einer eher präventiv-regulatorischen Systematik offenbar einen anderen Ansatz.

In dem Entwurf der LSV könnte der Startpunkt für die Regulierung von Ladeinfrastrukturen gesehen werden. Zwar werden vor allem die technischen Mindestanforderungen normiert, jedoch deutet die Zuständigkeit der BNetzA für die Ex-ante-Beaufsichtigung der Marktteilnehmer auf eine künftige Regulierung dieses Marktes hin.

Die Entwicklung von Ladeinfrastrukturmodellen auf Basis des Marktes könnte damit im Keim erstickt werden. Dabei wäre eine Regulierung dieses noch nicht vorhandenen Marktes nicht einmal nötig. Eine energierechtliche Regulierung ist schon deshalb nicht erforderlich, weil es sich bei Ladeinfrastrukturen eben nicht um klassische leitungsgebundene Energieversorgung i.S.d. EnWG handelt. Wenn die Bundesregierung – wie die EU in der AFI-Richtlinie – sicherstellen will, dass die Ladesäuleninfrastruktur zum einen bestimmte „Ordre-public“-Funktionen erfüllen soll (nicht diskriminierender Zugang zu angemessenen, wettbewerblichen Preisen) und auch nicht diskriminierend in die vorhandene Netzinfrastruktur eingebunden werden soll, ist zudem der bestehende Rechtsrahmen dafür völlig ausreichend. Die nicht diskriminierende Einbindung in das Netz stellt das EnWG sicher. Die Ausnutzung monopolähnlicher Marktmacht durch die Ladesäulenbetreiber, die z.B. zu unangemessenen Preisen führen könnten, kann durch das GWB verhindert werden. Insoweit können diese „Stromtankstellen“ mit Mineralölkraftstoff-Tankstellen verglichen werden.