



Bundesministerium für Nachhaltigkeit
und Tourismus
Abteilung VI/1
Stubenring 1
1010 Wien

Per Mail an:
Abt.61@bmnt.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
 Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
 1045 Wien
 T 0590 900DW | F 0590 900269
 E up@wko.at
 W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom BMNT-551.100/0005-VI/1/2018	Unser Zeichen, Sachbearbeiter Up/180/Hü/NK DI Claudia Hübsch	Durchwahl 3007	Datum 26.03.2018
--	--	-------------------	---------------------

Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die WKÖ bedankt sich für die Übermittlung des Verordnungsentwurfes und nimmt dazu wie folgt Stellung.

1. GRUNDSÄTZLICHES

Der vorliegende Entwurf setzt die Richtlinie 2014/94/EU über den „Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ um und soll das Vertragsverletzungsverfahren zwischen der Europäischen Kommission und der Republik Österreich beenden.

Der vorliegende Entwurf wird grundsätzlich begrüßt, weil damit die Marktentwicklung für alternative Antriebstechnologien gestärkt, die Abhängigkeit vom Erdöl verringert und die Umweltbelastungen durch den Verkehr begrenzt werden.

2. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Zu § 2 Z 1 lit f)

Hier wird Flüssiggas (LPG) als alternativer Kraftstoff genannt. Das bedeutet, dass in § 4 Abs 3 analog zum komprimierten Erdgas (CNG) auch Flüssiggas (LPG) bei den technischen Spezifikationen mit dem Hinweis auf die Flüssiggas-Tankstellen-Verordnung BGBl. II 247/2010 vom 26. Juli 2010 aufzunehmen wäre.

Zu § 3 Rechte und Pflichten von Betreibern von Ladepunkten

Ein wesentliches Ziel der neuen Regelung ist, allen Nutzern von Elektrofahrzeugen das Aufladen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten diskriminierungsfrei zu ermöglichen.

Alle Absätze des § 3 sind als Grundsatzbestimmungen gefasst. Es ist daher mit verschiedenen Ausführungsgesetzen der neun Bundesländer zu rechnen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund schädlich, dass bundesweit tätige Betreiber von Ladepunkten durch neun verschiedene Landesausführungsgesetze mit erheblichem administrativem Aufwand belastet werden.

Hinsichtlich der in § 3 Abs 4 vorgesehenen Vorgaben für „punktuelles Aufladen“ und den damit notwendigerweise enthaltenen Vorgaben für die Vertragsgestaltung ist für viele Geschäftsmodelle besonderer Aufwand zu befürchten. Betreiber von österreichweiten Lade netzen ermöglichen die Freischaltung der Ladepunkte durch Handy-Apps oder ähnliche ortsunabhängige Kommunikationsmöglichkeiten wie Telefon-Hotlines. Vor Vertragsabschluss wissen die Ladenetzbetreiber daher gar nicht, welches Landesgesetz im Einzelfall anwendbar wäre, was zu notwendigen weiteren Abfragen führt. Überdies müssten unterschiedliche Verträge je Bundesland vorgehalten werden.

All dies widerspricht dem Gedanken des Vereinheitlichens und Vereinfachens der Elektromobilität. Insbesondere für bundesweit tätige Anbieter wäre das komplex und nachteilig. Es muss hier daher unbedingt bundesweit einheitliche Regelungen und nicht neun verschiedene Landesspezifika geben.

Eine bundesweit einheitliche Regelung ist auch zulässig, weil es sich bei Fragen des Betriebs von Ladepunkten um Angelegenheiten des Gewerbes im Sinne des Art 10 Abs 1 Z 8 B-VG handelt. Das Betreiben einer Ladestation fällt in den Anwendungsbereich der GewO (vgl. *Urbantschitsch, Rechtsgrundlagen der Elektromobilität, ZVR 2010, 319*). Das Tankstellengewerbe umfasst auch Elektrotankstellen (vgl. *Gruber/Paliege-Barfuß, GewO7 § 157 Rz 1*). Außerdem könnte die Regelung des § 3 Abs 4 auch auf den Kompetenztatbestand des Zivilrechtswesens gestützt werden, weil das Gesetz hier Regelungen zu Verträgen zwischen Privaten regeln soll.

Die Tagung der Bundesgewerbereferenten 2010 in St. Johann im Pongau kam gleichermaßen zu dem Ergebnis, dass „der Betrieb von Stromtankstellen keine Tätigkeit ist, die als Betrieb eines Elektrizitätsunternehmens im Sinne des § 7 Z 8 ElWOG zu qualifizieren ist“.

An diesem rechtlichen Ergebnis hat auch die zwischenzeitliche Erlassung des ElWOG 2010 und der Umstand, dass der Inhalt des alten § 7 Z 8 ElWOG nunmehr in § 7 Abs 1 Z 11 ElWOG 2010 übergeführt wurde, nichts geändert, wie das damalige Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend in einer Klarstellung vom 10.1.2014 (GZ BMWFJ-30.553/0001-I/7/2014) festhielt. Betreiber von Ladepunkten auf Basis des § 3 Abs. 1 sind daher nicht als Elektrizitätsversorgungsunternehmen anzusehen und unterliegen demnach auch nicht dem Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010.

Aus Sicht der WKÖ lässt sich diese begrüßenswerte Klarstellung aus dem Wortlaut der angeführten Regelung und insbesondere der Festlegung des § 3 als Grundsatzbestimmung nicht erkennen. Lediglich aus den Erläuterungen, wonach zu § 3 Abs. 4 angeführt wird, dass: „... *Im Regelfall die Bezugsverträge mit dem Betreiber des Ladepunktes bzw. der Ladestation*

abgeschlossen werden und dieser Betreiber zugleich - aber nicht zwingend - auch ein Elektrizitätsversorgungsunternehmen sein kann ...“, könnte dies abgeleitet werden.

Die WKÖ schlägt daher vor, eine entsprechende Regelung, wonach die Betreiber von Ladepunkten nicht als Elektrizitätsversorgungsunternehmen anzusehen sind und sie demnach auch nicht dem Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 unterliegen, als direkt wirksame Regelung (ohne Ausführungsbestimmung) aufzunehmen.

Den Erläuterungen des vorliegenden Gesetzesentwurfs ist zu entnehmen, dass § 3 kompetenzrechtlich auf Art. 12 Abs 1 Z 5 B-VG fußt. Artikel 12 des B-VG zählt taxativ auf, bei welchen Rechtsmaterien es Bundessache sei, Grundsatzbestimmungen zu erlassen und es damit Landessache sei, Ausführungsgesetze zu erlassen und für die Vollziehung zuständig zu sein. In Z 5 wird explizit das Elektrizitätswesen genannt, das als einziges der genannten Rechtsgebiete zur Rechtfertigung herangezogen werden könnte, den § 3 des vorliegenden Gesetzesentwurfs als Grundsatzbestimmung zu erlassen. Da aber wie oben ausgeführt, der Betrieb einer Elektrotankstelle nicht dem ElWOG unterliegt, ist somit eindeutig § 3 insgesamt als unmittelbares Bundesgesetz zu erlassen.

Zu § 3 Abs 2

Die Regelung in § 3 Abs 2 Z 1, wonach Anlagen, die sich auf einer öffentlichen Verkehrsfläche befinden, als öffentlich zugängliche Ladepunkte zu betreiben sind, erscheint problematisch, da davon auch nicht abgeschrankte oder als Privatstraße besonders gekennzeichnete zugängliche private Flächen (Parkplätze) mitumfasst wären.

Thema Massenbeförderungsmittel - Beispiel Wr. Linien:

Die Wr. Linien verfügen über keine Normalladepunkte gemäß § 2 Z 4 des Entwurfs. Da alle Ladepunkte der Wr. Linien zum Aufladen der Elektrobusse im Innenstadtbereich eine Leistung von mehr als 22kW haben, gehen wir aufgrund mangelnder genauerer Definition des Begriffes derzeit davon aus, dass diese als Schnellladepunkte gemäß § 2 Z 5 zu qualifizieren sind.

Diese liegen alle im Haltestellenbereich der Buslinien. Da gemäß § 24 Abs 1 lit e) StVO das Halten und Parken im Haltestellenbereich (innerhalb von 15m vor und nach der Haltestellentafeln) eines Massenbeförderungsmittels verboten ist, gehen wir davon aus, dass diese Ladepunkte daher nicht als öffentlich zugänglich im Sinne von § 3 Abs 2 des Entwurfs anzusehen sind bzw. jedenfalls der Ausnahmetatbestand von § 3 Abs 3, wonach Abs 2 nicht für Ladepunkte gilt, bei denen eine Einschränkung des Nutzerkreises aufgrund zwingender betrieblicher Erfordernisse nötig ist, Anwendung findet.

Sollten doch auch die Ladepunkte in den Busstationen von dem derzeitigen Entwurf erfasst sein, ist die Aufnahme eines Ausnahmetatbestandes für Ladepunkte von öffentlichen Massenbeförderungsmitteln, zumindest aber einer Ladepriorität für öffentliche Massenbeförderungsmittel zwingend erforderlich. Andernfalls wären die Nahverkehrsunternehmen nicht mehr in der Lage der Beförderungsverpflichtung auf den E-Buslinien ordnungsgemäß und reibungslos nachzukommen, was zu massiven Nachteilen für die Fahrgäste führen würde.

Zu § 3 Abs 2 Z 4

Bei der Tagung der Bundesgewerbereferenten wurde im September 2016 unter anderem die Frage der betriebsanlagenrechtlichen Genehmigungspflicht für E-Ladestationen behandelt. Dabei hat das Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft Folgendes ausgeführt:

"... Ladestationen für elektrische Kraftfahrzeuge sind daher solange als nicht genehmigungspflichtig zu betrachten, als nicht spezifische ungewöhnliche oder gefährliche örtliche Umstände ... wie zB Situierung in einem Gefährdungsbereich, oder spezifische ungewöhnliche Ausführungsweisen auftreten, die für eine Genehmigungspflicht im konkreten Sonderfall sprechen ..."

... Jedenfalls unzulässig ist es, vorsorglich sämtliche Einrichtungen dieser Art nur auf Basis der Annahme, dass ein Betriebsanlageninhaber eine örtlich oder technisch gefährliche Aufstellungsweise wählen könnte, als genehmigungspflichtig zu behandeln ..."

Aufgrund dieser Rechtsansicht des Ministeriums ist davon auszugehen, dass derartige Anlagen, auch wenn sie gewerblich betrieben werden, im Normalfall nicht genehmigungspflichtig sind. Diese Rechtsansicht darf durch das neue Bundesgesetz nicht gefährdet werden.

Die Regelung in § 3 Abs. 2 Z 4, wonach Anlagen, die einer gewerblichen Betriebsanlagenenehmigung bedürfen, als öffentlich zugängliche Ladepunkte betrieben werden müssen, wird strikt abgelehnt.

Sie kann in dieser Formulierung dazu führen, dass Ladepunkte, die im Rahmen einer gewerblich genehmigten bzw. zu genehmigenden Betriebsanlage für den Eigenbedarf des Unternehmens errichtet werden, öffentlich zugänglich sein müssen - das ist inakzeptabel.

- Diese Bestimmung ist ein schwerwiegender Eingriff in die unternehmerische Freiheit. Sie bewirkt einen zwangsweisen Eingriff sowie eine Einschränkung des Eigentumsrechtes und der Berufsausübung, die nicht sachlich gerechtfertigt ist, und in der EU-Richtlinie 2014/94/EU nicht vorgesehen ist. Unionsrechtliche Vorgaben sollten nicht mit Verschärfungen umgesetzt werden (Gold Plating Verbot).

Gleiches gilt für Ladestationen auf Betriebsgeländen mit öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen. Die Entscheidung, ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist oder nicht, muss jedenfalls in der Autonomie des Unternehmens liegen, weil damit auch konkrete Anforderungen wie etwa die Preisauszeichnung oder die Ausrüstung mit intelligenten Messgeräten verbunden sind.

Zu § 3 Abs 3 und 5

In Abs 3 werden Ausnahmen vom öffentlich zugänglichen Betrieb für Ladepunkte vorgesehen, wenn dies aufgrund „zwingender betrieblicher Erfordernisse“ nötig ist. Abs 5 sieht die jederzeitige Zugänglichkeit vor.

Es ist zu berücksichtigen, dass nach der derzeitigen Formulierung unklar ist, ob auch in bestehenden Betriebsanlagen befindliche Ladepunkte „betrieblichen Erfordernissen“ im Sinne dieser Bestimmung unterworfen werden können. Hier ist insbesondere an Fälle zu denken,

wo etwa auf Parkplätzen von Handelsbetrieben, Autohändlern, etc. Ladepunkte installiert sind und diese Betriebe außerhalb ihrer Öffnungszeiten den Kundenverkehr verbieten. Oft sind derartige Parkplätze als Straße mit öffentlichen Verkehr iSd StVO zu qualifizieren, was nahelegt, dass sie auch als öffentliche Verkehrsfläche iSd § 3 Abs 2 Z 1 zu qualifizieren sein könnten. Es sollte den Gewerbetreibenden aber jedenfalls möglich bleiben sein, außerhalb ihrer Öffnungszeiten die Ladepunkte nicht öffentlich zugänglich halten zu müssen. Ansonsten würden auch Haftungsrisiken etwa hinsichtlich der Schneeräumung, Streuung etc. schlagend.

Es wird daher gefordert, in § 3 Abs 3 als jedenfalls zu berücksichtigende „betriebliche Erfordernisse“ auch zB Öffnungszeiten gewerblicher Betriebsanlagen wie z.B. von Parkplätzen von Handelsbetrieben, Autohändlern, u. dgl. festzulegen.

Zu § 6 Verwaltungsstrafbestimmungen

In Relation zu den Errichtungskosten von etwa 5.000,- Euro für eine Wallbox oder Standsäule bis 22 kW wird die vorgesehene Verwaltungsstrafe in Höhe von 1.450,- Euro als zu hoch angesehen und sollte deutlich gesenkt werden.

Aus unserer Sicht ist weiters auch der von der Bundesregierung unterstützte Grundsatz „Beraten statt Strafen“ vorzusehen. Gerade bei der Einhaltung von technischen Spezifikationen ist eine Beratung ein geeignetes Instrument, um die Einhaltung der Vorgaben zu erreichen.

Zu § 7 Übergangsbestimmung

Als zu kurz abgelehnt wird auch die in § 7 festgelegte Übergangsfrist von nur sechs Monaten. Die Richtlinie 2014/94/EU sieht für die Anpassung an neue Normen eine Übergangsfrist von 24 Monaten vor. Daher wird auch für die Betreiber von Ladestationen, die zwischen dem 18.11.2017 und dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes errichtet oder erneuert wurden, ein Zeitraum von 24 Monaten gefordert.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht um Berücksichtigung.

Freundliche Grüße


Martha Schultz
Vizepräsidentin


Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin