



Amtssigniert. SID2018031145061
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

Amt der Tiroler Landesregierung

Verfassungsdienst

Dr. Niklas Sonntag

Telefon 0512/508-2219

Fax 0512/508-742205

verfassungsdienst@tirol.gv.at

An das
Bundesministerium für
Nachhaltigkeit und Tourismus

p.a.: Abt.61@bmnt.gv.at

DVR:0059463

Entwurf eines Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe; Stellungnahme

Geschäftszahl VD-70/1-2018

Innsbruck, 27.03.2018

Zu Zl. BMNT-551.100/0005-VI/1/2018 vom 27. Februar 2018

Zum oben genannten Gesetzentwurf wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu § 3 Abs. 1 und 4:

Die Grundsatzbestimmung des § 3 Abs. 1, wonach die Betreiber von Ladepunkten den Kunden Leistungen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen auch im Namen und Auftrag anderer Dienstleister erbringen dürfen, soll offenbar für die in der Praxis bereits praktizierten Contractingmodelle eine rechtliche Grundlage bieten. Die Errichtung einer Ladestelleninfrastruktur im öffentlichen Bereich tangiert mehrere Vollzugsbereiche (Gewerberecht, Elektrizitätsrecht, Baurecht, Raumordnung, Straßenrecht).

Hinsichtlich der Grundsatzbestimmung des § 3 Abs. 1 und 4, im Besonderen der zivilrechtlich relevanten Inhalte, die sich zum Teil direkt aus dem Text der Richtlinie 2014/94/EU (v.a. Art. 4 Abs. 8 und 9) ergeben, wird angeregt, diese bundesunmittelbar auf Grund der Zivilrechtskompetenz des Bundes nach Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG zu regeln.

Zu § 3 Abs. 2:

§ 3 Abs. 2 Z 4 des Entwurfs normiert, dass ein Ladepunkt insbesondere dann als öffentlich zugänglich zu betreiben ist, wenn er einer gewerberechtlichen Betriebsanlagengenehmigung bedarf, mit Ausnahme jener Fälle, in denen eine Einschränkung des Nutzerkreises aufgrund zwingender betrieblicher Erfordernisse nötig ist (§ 3 Abs. 3).

Dazu ist festzuhalten, dass diese Regelungen einerseits nicht klar determiniert sind und andererseits die Normierung einer Verpflichtung, den Ladepunkt – wohl im Sinn eines Kontrahierungszwanges – als öffentlich zugänglich zu betreiben, geknüpft an eine Genehmigungspflicht nach anderen Rechtsgrundlagen sachlich nicht begründet und schon damit rechtlich nicht zulässig erscheint. Die Notwendigkeit einer gewerberechtlichen Genehmigung ist nämlich kein Kriterium für die öffentliche Zugänglichkeit eines Ladepunktes, sondern vielmehr ein Aspekt des rechtlichen Bestandes einer Anlage. Auch ist die

Festlegung eines Kontrahierungszwanges eine Angelegenheit des Zivilrechtes; sie kann damit nicht Gegenstand einer Grundsatzbestimmung sein.

Die Z 4 sollte daher ersatzlos entfallen.

Zu § 3 Abs. 3:

Zur Beschränkung des Nutzerkreises aufgrund zwingender betrieblicher Erfordernisse (§ 3 Abs. 3) wird bemerkt, dass nach den Erläuterungen hiervon Ladeinfrastrukturen erfasst werden sollen, in denen der Nutzerkreis von vornherein beschränkt ist, wie etwa bei E-Taxidiensten oder E-Carsharing-Modellen.

Unklar bleibt jedoch die Zielrichtung der Bestimmung. Dass Ladestellen, die nur einem beschränkten Kundenkreis zugänglich sind, keine öffentlich zugänglichen Ladestellen sind, ergibt sich bereits aus der Begriffsbestimmung. Welchen Regelungsmehrwert die Bestimmung hat, erschließt sich aus den Erläuterungen jedoch nicht.

Hinsichtlich nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte wird auf den Erwägungsgrund 29, Art. 2 Z 4 und Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie 2014/94/EU hingewiesen, der mit dieser Bestimmung allerdings nicht umgesetzt wird.

Auf Grund fehlenden Regelungsinhalts erscheint die Bestimmung daher entbehrlich.

Zu den §§ 4 und 5:

Im § 4 Abs. 4 findet sich eine Ermächtigung zur Erlassung einer Durchführungsverordnung für die Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, um die technischen Spezifikationen für öffentlich zugängliche Ladestellen näher zu regeln. Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit § 5 von Relevanz, da die Bezirksverwaltungsbehörden die Einhaltung der technischen Spezifikation zu überwachen haben. Der Aufwand, der aus dieser Verpflichtung resultiert, ist derzeit überhaupt nicht abschätzbar, zumal die Inhalte dieser Verordnung nicht vorliegen. Ein Überprüfungserschweris kann auch daraus resultieren, dass nicht jede Ladestation einer Genehmigung unterliegt und daher die Behörde auch keine Kenntnis hat, welche Ladestellen gegebenenfalls zu überprüfen sind. Die Behörde kann sich diese Kenntnis wohl nur über das Ladepunktregister nach § 22a E-Control-Gesetz verschaffen.

Entgegen den Ausführungen der „vereinfachten wirkungsorientierten Folgenabschätzung“, wonach sich aus der gegenständlichen Maßnahme keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger ergeben, ist über § 5 des Entwurfs ein erhöhter Vollzugsaufwand zu erwarten, der aber quantitativ nicht seriös abschätzbar ist. Es ist überdies davon auszugehen, dass der Aufwand mit dem Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe stetig steigen wird.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Landesregierung:

Dr. Liener
Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An

die Abteilungen

Wasser-, Forst- und Energierecht zu Zl. IIIa1-A-10.007/393-2018 vom 14. März 2018

Gemeinden

Verkehrsrecht

Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen zur E-Mail vom 12. März 2018

Bau- und Raumordnungsrecht

die Sachgebiete

Gewerberecht zu Zl. Gew-674/327 vom 14. März 2018

Verkehrsplanung zur E-Mail vom 7. März 2018

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.