

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

#### 1. Hintergrund

Im Zuge des Vertragsverletzungsverfahrens zwischen der Europäischen Kommission und der Republik Österreich, zur Nr. 2017/0008, hat die Europäische Kommission unter anderem moniert, dass Österreich den Art. 4 Abs. 4, den Art. 4 Abs. 8, den Art. 4 Abs. 9, den Art. 5 Abs. 2 und den Art. 6 Abs. 9 der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl. Nr. L 307 vom 28.10.2014 S. 1, nicht in nationales Recht umgesetzt habe.

Durch das vorliegende Gesetz sollen die jeweiligen gesetzlichen Verordnungsermächtigungen für die zu erfüllenden technischen Spezifikationen für Strom-, Wasserstoff- und Erdgastankstellen sowie bestimmte Pflichten, die der Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes erfüllen muss, nunmehr explizit umgesetzt und in weiterer Folge der Europäischen Kommission notifiziert werden, um damit als Umsetzungsmaßnahme anerkannt werden zu können.

#### 2. Kompetenzrechtliche Grundlagen:

Der Bund kann sich beim vorliegenden Gesetz auf folgende Kompetenztatbestände stützen:

„Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“ (Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG), „Normalisierung und Typisierung elektrischer Anlagen und Einrichtungen, Sicherheitsmaßnahmen auf diesem Gebiet“ (Art. 10 Abs. 1 Z 10 B-VG) sowie „Elektrizitätswesen, soweit es nicht unter Art. 10 fällt“ (Art. 12 Abs. 1 Z 5 B-VG).

### II. Besonderer Teil

#### Zu § 1:

Diese Bestimmung enthält den Bezug zum Unionsrecht; sie verweist auf die Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, zu deren Umsetzung Österreich verpflichtet ist.

#### Zu § 2:

Die Begriffsbestimmungen sind der Richtlinie 2014/94/EU entnommen worden und inhaltsgleich mit Art. 2 Z 1-9 der Richtlinie 2014/94/EU; eine gleichlautende Definition der Begriffe der Richtlinie 2014/94/EU findet sich überdies in § 2 Z 15-23 Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsgesetz (BGBl. I Nr. 26/2001 idF BGBl. I Nr. 119/2017). § 3 Z 1a E-ControlG fasst demgegenüber den Begriff des „öffentlich zugänglichen Ladepunktes“ enger, beschränkt sich die Definition doch auf solche Ladepunkte, die elektrische Energie als Kraftstoff anbieten.

Art. 2 Z 1 dritter Bindestrich der Richtlinie 2014/94/EU verweist bei der Definition des Begriffes „Biokraftstoffe“ auf Art. 2 lit. i der Richtlinie 2009/28/EG. Diese Definition lautet: „‘Biokraftstoffe‘ flüssige oder gasförmige Kraftstoffe für den Verkehr, die aus Biomasse hergestellt werden“. Zwecks besseren Verständnisses ist der Verweis auf Art. 2 lit. i der Richtlinie 2009/28/EG unterblieben und eine gleichlautende Definition in § 2 Z 1 lit. c des vorliegenden Gesetzes aufgenommen worden.

#### Zu § 3:

§ 3 fußt kompetenzrechtlich auf Art. 12 Abs. 1 Z 5 B-VG; der einfache Bundesgesetzgeber kann daher nur eine Grundsatzbestimmung erlassen.

Die Ausnahme vom Erfordernis der öffentlichen Zugänglichkeit von Ladepunkten in Abs. 3 soll jene Situationen erfassen, in denen der Nutzerkreis von vornherein beschränkt ist, wie etwa bei E-Taxidiensten oder E-Carsharing-Modellen.

Gemäß Art. 4 Abs. 9 der Richtlinie 2014/94/EU müssen alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte den Nutzern von Elektrofahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen, „ohne dass ein Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen werden muss.“

§ 3 Abs. 4 unterscheidet sich in der textlichen Gestaltung in zwei Punkten von Art. 4 Abs. 9 der Richtlinie 2014/94/EU. Erstens ist § 3 Abs. 3 ausschließlich an die „Betreiber“ adressiert; zweitens schreibt sie den Betreibern vor, allen Nutzern von Elektrofahrzeugen ein punktuelles Aufladen zu ermöglichen, ohne dass ein „Dauerschuldverhältnis“ mit den Betreibern abgeschlossen werden muss. Dem liegen folgende Überlegungen zugrunde: Im Regelfall werden die Bezugsverträge mit dem Betreiber des Ladepunktes bzw. der Ladestation abgeschlossen; dieser Betreiber kann – muss aber nicht – zugleich auch ein

Elektrizitätsversorgungsunternehmen sein. In diesem Sinne umfasst der Begriff „Betreiber“ auch Elektrizitätsversorgungsunternehmen. Der zweite Punkt betrifft die normative Anordnung des Art. 4 Abs. 9 der Richtlinie 2014/94/EU, wonach das punktuelle Aufladen ohne Vertrag ermöglicht werden muss. Diese Vorgabe ist dahingehend zu interpretieren, dass zwischen dem Nutzer eines Elektrofahrzeuges und dem Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes zumindest kein Dauerschuldverhältnis über den laufenden Bezug von elektrischer Energie begründet werden soll. Die teleologische Reduktion ist notwendig, da die österreichische Rechtsordnung selbst im Fall einer Schenkung von einem Vertrag zwischen dem Schenkenden und den Beschenkten ausgeht. Dies entspricht auch den Zielen der Richtlinie 2014/94/EU, soll doch allen Nutzern von Elektrofahrzeugen das Aufladen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten diskriminierungsfrei ermöglicht werden. Das schließt zwar weder eine verpflichtende Registrierung noch eine Mitgliedschaft für einen einmal ladenden Kunden aus, allerdings dürfen im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU keine hohen Anforderungen an solche Registrierungen oder Mitgliedschaften geknüpft werden; schließlich ist dem Nutzern von Elektrofahrzeugen ein barrierefreier Zugang zu öffentlichen Ladepunkten zu gewähren.

Die Richtlinie 2014/94/EU ist sohin in beiden Punkten nicht eingeschränkt, sondern lediglich textlich an das nationale Recht angepasst worden.

Damit die Preisauszeichnungen bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten den Vorgaben des Art. 4 Abs. 10 der Richtlinie 2014/94/EU entsprechen, müssen diese angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nicht diskriminierend sein.

Um diese Pflicht zu erfüllen, stehen dem Betreiber mehrere Alternativen zur Verfügung. Ein Betreiber kann etwa eine pauschale Abrechnung für den Ladevorgang oder auch eine Abrechnung in Abhängigkeit von der Dauer der Verbindung des Fahrzeugs mit dem Ladepunkt vorsehen. Ebenso ist dem Betreiber eine Abrechnung auf Basis der bezogenen Maßeinheit (kWh, Liter, Kubikmeter) und unter Berücksichtigung der für den Ladevorgang bezogenen Leistung möglich. Wichtig ist lediglich, dass die Preise für den Kunden einfach und eindeutig vergleichbar sind. Darüber hinaus müssen die Preise gut sichtbar sein; so muss ein durchschnittlich aufmerksamer Betrachter die Preise leicht lesen und zuordnen können. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Preisauszeichnungsgesetzes (BGBl. Nr. 146/1992 idF BGBl. I Nr. 99/2016).

#### **Zu § 4, § 9 Z 1:**

Die Bestimmung bildet die gesetzliche Grundlage für die Erlassung von Durchführungsverordnungen; sie setzen folgende Artikel der Richtlinie 2014/94/EU um:

- Art. 4 Abs. 4: Normalladepunkte für Elektrofahrzeuge müssen zumindest den technischen Spezifikationen gemäß Anhang II Nummer 1.1 der Richtlinie 2014/94/EU entsprechen. Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge müssen zumindest den technischen Spezifikationen gemäß Anhang II Nummer 1.2 der Richtlinie 2014/94/EU entsprechen. Eine Ausnahme besteht für jene Normal- und Schnellladepunkte, die kabellos oder induktiv betrieben werden;
- Art. 5 Abs. 2: Wasserstofftankstellen müssen zumindest den technischen Spezifikationen gemäß Anhang II Nummer 2 der Richtlinie 2014/94/EU entsprechen;
- Art. 6 Abs. 9: Erdgastankstellen müssen zumindest den technischen Spezifikationen gemäß Anhang II Nummer 3.4 der Richtlinie 2014/94/EU entsprechen.

Der einfache Gesetzgeber ermächtigt die Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort die technischen Spezifikationen per Verordnung festzulegen; das folgt aus dem Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort („Angelegenheiten der Normalisierung und Typisierung elektrischer Anlagen und Einrichtungen sowie Sicherheitsmaßnahmen auf diesem Gebiet“ und „Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“).

#### **Zu § 5:**

Die Vollziehung erfolgt in mittelbarer Bundesverwaltung.

#### **Zu § 6:**

Innerstaatliche Strafbestimmungen erscheinen aus dem Grund erforderlich, da die Richtlinie 2014/94/EU solche nicht enthält und andernfalls eine Durchsetzbarkeit der statuierten Vorgaben innerstaatlich nicht gesichert erscheint. Die Höhe der Strafe lehnt sich an jene in § 15 Abs. 1 Preisauszeichnungsgesetz an.

#### **Zu § 7:**

Hinsichtlich des zeitlichen Geltungsbereiches betreffend die Umsetzung der technischen Spezifikationen gemäß § 4 ist zwischen drei Kategorien zu unterscheiden:

1. Anlagen, die vor dem 18. November 2017 errichtet oder erneuert worden sind, müssen den technischen Spezifikationen gemäß § 4 dieses Bundesgesetzes nicht entsprechen;
2. hinsichtlich jener Anlagen, die zwischen dem 18. November 2017 und dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes errichtet oder erneuert worden sind, räumt § 7 dieses Bundesgesetzes den Betreibern eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes eine Übergangsfrist zur Umsetzung der technischen Spezifikationen ein. Die Übergangsfrist beträgt sechs Monate, gemessen ab dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes;
3. schließlich müssen Anlagen, die nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes errichtet oder erneuert werden, ab dem Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme den technischen Spezifikationen gemäß § 4 dieses Bundesgesetzes entsprechen. Für sie gilt keine Übergangsfrist.

Eine Anlage gilt dann als errichtet oder erneuert, wenn sie für einen Ladevorgang tatsächlich genutzt werden kann.