

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abt. VI/2 - Strategische Energiepolitik
zH Frau MMag. Astrid Kaltenegger

Stubenring 1
1010 Wien

Per E-Mail: lpd-vo@bmk.gv.at

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-DW | F 05 90 900-269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2023-0.582.369 29.9.2023	Up/0098/23/HP/Mi Mag. Dr. Heinrich Pecina	3321	12.10.2023

Verordnung über die von Betreiber:innen öffentlich zugänglicher Ladepunkte verpflichtend einzumeldenden statischen und dynamischen Daten (Ladepunkt-Daten-VO); Stellungnahme

Sehr geehrte Frau MMag. Kaltenegger,

die Wirtschaftskammer Österreich dankt für die Übermittlung der Begutachtungsunterlagen zu oben genannter Verordnung und nimmt dazu wie folgt Stellung.

I. Allgemeines

Der Entwurf der *Ladepunkt-Daten-VO* (kurz: VO) konkretisiert die Bestimmungen des *Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe* (kurz: BG).

Die Ziele der VO, die Preistransparenz und Kundenfreundlichkeit zu heben, werden positiv gesehen. Wir können jedoch nicht für alle Punkte den Zusammenhang zu diesen Zielen erkennen.

Weitere - und insbesondere über die gesetzlichen Grundlagen hinausgehende - Meldepflichten werden aber strikt abgelehnt insofern sie nicht zu einer angemessenen und verhältnismäßigen Verbesserung im Sinn der Ziele führen.

Auch sollte der administrative Aufwand so gestaltet werden, dass er durch Klein- und Mittelunternehmen mit verhältnismäßig geringem Aufwand vorgenommen werden kann. Es müssen daher insbesondere bestehende Systeme zur Übertragung der angefragten Daten nutzbar bleiben. Die E-Control sollte zusätzlich verpflichtet werden, Schnittstelleninformationen zu veröffentlichen und die automatische Datenübertragung aus bestehenden Systemen zu ermöglichen.

Weiters sollte darauf geachtet werden, dass die Kilowatt-Angaben entsprechend angepasst werden, wenn beispielsweise auf einer Ladesäule bereits ein Fahrzeug auflädt, da sich die Kilowatt hier halbieren. Es sollten also immer die tatsächlich "tankbaren" Kilowatt angegeben werden.

Hinsichtlich der Preisauszeichnung an der Ladestelle selbst wäre ein Verweis auf eine Website bzw. QR-Code an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten zur Auszeichnung der alternativen Treibstoffe anzudenken.

Ebenso sollte auf die unterschiedlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten von Ladepunkten Bedacht genommen werden (eigenständige E-Tankstelle, E-Ladestation an Parkplätzen, Geschäften, Bahnhöfen, etc.) und die damit einhergehenden Anwenderfälle.

Im Tourismus reisen weiterhin ca. 75% der Gäste mit dem eigenen Fahrzeug an, zusätzlich sind in diesem Bereich gerade Mitarbeiter:innen betroffen, die zu einem erheblichen Anteil Grenzgänger sind. Generell ist die Mobilität der Mitarbeiter:innen in Zeiten von Fachkräftemangel mit E-Mobilität zu erleichtern. So könnte es für manche Unternehmen überlebensnotwendig werden, entsprechende Mitarbeiter:innen-Konditionen anzubieten. Dies sollte daher auch in der VO entsprechend abgebildet werden. Die Thematik der halb-öffentlichen Ladepunkte (der Ladepunkt wird zusätzlich zur Hauptleistung angeboten, zB Hotelparkplatz, Parkplatz eines Supermarktes) sollte in klarer und einfach zu bestimmender Weise für Unternehmen, die eine solche Nebenleistung anbieten, geklärt werden (zB Tourismus, Handel, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen, Behörden, Bauträger, etc).

Sollten bestimmte Ladepunkte Rabatte oder Treueprogramme anbieten, ist dies in klarer und einfacher Weise auszuweisen sowie den Betreibern zu ermöglichen, dies anzubieten.

Allgemein muss festgehalten werden, dass die Rückmeldefrist von elf Werktagen angesichts des internen Abstimmungsbedarfs als zu kurz anzusehen ist, um eine umfängliche und fundierte Stellungnahme abgeben zu können. Wir ersuchen zukünftig um eine angemessene Frist, die üblicherweise in der Vergangenheit sechs Wochen betragen hat.

II. Im Detail

Zu § 1:

Die Pflicht einen Ladepunkt als öffentlich (vgl § 2 Z 6 BG) iSd § 3 Abs 2 BG zu betreiben ist nicht abschließend (arg „insbesondere“) definiert. Im örtlichen Nahebereich zu vielen Betriebsanlagen (z.B. Parkplätze für Mitarbeiter, Besucher, Lieferanten) können sich jedoch Graubereiche ergeben. Hier fehlt eine Differenzierung zwischen „öffentlichen Ladepunkten“ und „halb-öffentlichen Ladepunkten“ (zB „charge@work“ bei Unternehmen).

Schließlich regelt § 3 BG auch Fragen nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte (vgl § 3 Abs 3 BG). Der vorgeschlagene § 1 ist auch aus diesem Grund zu überarbeiten.

Zur Klärung der oben aufgezeigten Rechtsunsicherheiten sollte daher § 1 dahingehend präzisiert werden, dass diese VO nur für die im § 3 Abs 2 BG genannten öffentlich zu betreibenden und für die nach der Widmung der Betreiber:innen sonst öffentlich zugänglichen Ladepunkten gilt.

§ 1 sollte daher lauten:

„(1) Diese Verordnung regelt die Meldepflichten von Betreiber:innen

1. von öffentlich zugänglich zu betreibenden Ladepunkten gemäß § 3 Abs 2 Z 1 bis 4 des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, und

2. von Ladepunkten, die durch die regelmäßige Gewährung nichtdiskriminierenden Zugangs für alle Nutzer aus der Europäischen Union als öffentlich zugängliche Ladepunkt betrieben werden gegenüber der E-Control, welche die betreffenden Daten im Ladestellenverzeichnis veröffentlicht.

(2) Betreiber:innen von Ladepunkten, die bisher nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte, wie insbesondere bisher nur für Mitarbeiter, Kunden oder Lieferanten vorgesehene Ladepunkte, für alle Nutzer aus der Europäischen Union öffentlich zugänglich machen, haben die Meldepflichten gemäß dieser Verordnung nach Ablauf von 3 Monaten nach der öffentlichen Zugänglichmachung zu erfüllen.“

Zu § 2 Z 1:

Im Interesse eines schnellen Hochlaufs des Marktes stimmen wir der - offensichtlichen Intention dieser Bestimmungen - zu, dass die „Herkunft der Identifikationskennzeichen“ von einer anderen Stelle als der E-Control auch zulässig sein sollte. Dies sollte für die bereits von anderen Stellen vergebene und für zukünftig zu vergebende IDs gelten, um etwaige vom Charge Point Management System (CPMS) Betreiber vergebene IDs nutzbar zu machen. Ein Konflikt mit der Preistransparenz erschließt sich uns nicht.

Es sollte daher in § 2 Z 1 der Halbsatz eingefügt werden: „oder ein von Betreiber*innen gewähltes eindeutiges Identifikationszeichen.“ Dies steht mit der Änderung von § 3 Abs 1 Z 1 VO in direktem Zusammenhang.

Zu § 3 Abs 1 Z 1:

Entsprechend den Ausführungen zu § 2 Z 1 (s.o.) sollte § 3 Abs 1 Z 1 wie folgt geändert werden: „das alphanumerische Identifikationszeichen sowie“

Zu § 3 Abs 2 Z 7:

Gemäß § 3 Abs 2 Z 7 VO haben Betreiber*innen der E-Control Angaben zum Standort zu übermitteln, u.a. die Angabe, ob für die verfügbaren Parkplätze eine Gebühr anfällt, und wenn ja, in welcher Höhe.

In der Branche wird eine Anzeige der Parktarife mittels Link bzw. Auszeichnung vor Ort vorgesehen. Der Verweis „kostenpflichtig“ und eben ein Link zur Website mit den Tarifen sollten ausreichend sein.

Zu § 3 Abs 2 Z 9:

Die Einschränkung des Verweises auf das EAG in einer bestimmten Fassung ist, als Verweis auf das BG, nicht notwendig und angesichts möglicher künftiger Novellen des EAG auch nicht zweckmäßig. Es sollte daher der Verweis dynamisch ausgestaltet werden, dh auf das EAG in der jeweils geltenden Fassung.

Zu § 3 Abs 2 Z 10:

Die VO soll hier wohl auf die Richtlinie UZ 46 nach dem unabhängigen Gütesiegelsystem für Umwelt und Qualität des BMK verweisen? Derartig „dynamische“ Verweise des Verordnungsgebers auf Quellen, die nicht rechtlich verbindliche Texte publizieren, sind rechtlich

problematisch. Es wäre daher entweder die genaue Fassung anzugeben oder aber der Hinweis auf die Einhaltung dieser Richtlinie UZ 46 zu entfernen, bzw. in einem Freitextfeld zu ermöglichen.

Zu § 3 Abs 2 Z 11:

Hier ist nicht ausreichend bestimmt, anhand welcher klaren, rechtsverbindlicher Regelungen ein barrierefreier Parkplatz deklariert / spezifiziert / definiert wird.

Zu § 3 Abs 3 Z 5:

„die Methode der Authentifizierung, wobei neben der Möglichkeit einer automatisierten Authentifizierung auch immer die Möglichkeit, von dieser nicht Gebrauch zu machen, bestehen muss,“.

Der 2. Halbsatz ist überschießend, weil er nicht von der gesetzlichen Grundlage des § 4a Abs 3 BG gedeckt ist, indem er andere als automatische Authentifizierungen zwingend vorschreibt. Überdies sieht § 2 Z 6 BG klar eine Kann-Bestimmung hinsichtlich der „verschiedenen Arten der Authentifizierung“ vor.

Es wird daher die Streichung des 2. Halbsatzes gefordert, um die Verfügbarkeit von Ladepunkten mit eingeschränkten Authentifizierungsmöglichkeiten nicht zu gefährden.

Eine Meldung der „Art der Authentifizierung“ wäre demgegenüber zweckmäßig; dahingehend könnte der Entwurf ergänzt werden.

Wir interpretieren die Vorgabe so, dass es sich bei der automatischen Authentifizierung um „Plug&Charge“ handelt und dass der Kunde dies unterbinden können muss bzw. eine Alternative dazu verfügbar sein muss.

Zu § 3 Abs 3 Z 8:

Weiters haben Betreiber*innen gemäß § 3 Abs 3 Z 8 der E-Control statische Angaben zu den einzelnen Ladepunkten zu übermitteln, ua die im Rahmen des Roaming verfügbaren Vertragspartner.

Die Roaming-Partner ändern sich je nach genutzter Plattform laufend. Hier sollte maximal ein Link auf eine vom Betreiber gewartete zentrale Seite gefordert werden. Andernfalls hat der Betreiber den maximalen manuellen Aufwand, alle Partner immer und überall aktuell zu halten, was unverhältnismäßig wäre.

Zu § 3 Abs 3 Z 9:

Wenn Kunden keine Ladevereinbarung haben (Ladevertrag, Ladekarte oder Roaming) fallen *ad hoc* Preise an. Aus der VO ist zu entnehmen, dass *ad hoc* Preise in die einzelnen Preisbestandteile auszugliedern sind. Was damit konkret gemeint ist, bleibt jedoch unklar. Auch in den Erläuterungen ist dies nicht ersichtlich.

Wenn darüber hinaus gemeint sein sollte, die Preise von Roaming-Partnern anzuführen, dann ist das laut Angaben der Branche tatsächlich unmöglich.

Das Parken (Abstellen eines Fahrzeugs) darf an sich kein Preisbestandteile des Ladens sein. Es ist eine gesondert zu entlohnende und auszuweisende Dienstleistung. Dies trifft auf Flächen zu auf

denen eine (ev. kurzfristige) Stellplatzgebühr zu entrichten ist (zB Garagen, Hotels, etc). Eine entsprechende Klarstellung ist erforderlich.

Schließlich bleibt unklar, wie vorzugehen ist, wenn zum Beispiel eine Mischkalkulation vorliegt, nämlich Preis pro zB Kilowattstunde und Dauer des Blockierens eines Ladepunktes (in vielen Fällen bleibt ein Auto nach Beendigung des Ladevorganges beim Ladepunkt stehen).

Zu § 3 Abs 3 Z 11:

Der Begriff des „Fahrzeugtyps“ ist nicht ausreichend determiniert. Möglicherweise ist hier ein Bezug zum KFG gemeint. In diesem Fall müsste der Begriff der „Fahrzeugklasse“ Verwendung finden. Falls es sich um ein anderes Verständnis handeln sollte, wäre dieser mit der erforderlichen Klarheit und rechtlichen Verbindlichkeit darzulegen.

Zu § 3 Abs 4:

Unklar ist, was mit der Formulierung: „Betreiber:innen haben der E-Control folgende dynamische Angaben zu den einzelnen Ladepunkten zu übermitteln“ gemeint ist. Hier ist eindeutig festzulegen, ob damit gemeint ist, dass bei jedem Ladevorgang Daten zu übermitteln wären oder nicht.

Zu § 3 Abs 5:

Aufgrund eines offensichtlichen Redaktionsversehens wurde § 3 Abs 5 offenbar zweimal bezeichnet. Hier ist eine Umnummerierung vorzunehmen, weshalb in der Folge von § 3 Abs 5 (richtig Abs 6) bzw. § 3 Abs 6 (richtig Abs 7) gesprochen wird.

ab Satz 2: Diese Bestimmung sollte ab dem 2. Satz angesichts der offensichtlichen Überschreitung der Verordnungsermächtigung des § 4a Abs 3 BG entfallen:

Eine Ermächtigung der E-Control die „für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben“ „wesentliche Daten“ festzulegen, die im von ihr vorgegebenen Format „einzumelden“ sind, kann nicht auf das BG gestützt werden, dass sich nur mit der Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe befasst. Die der E-Control im BG zugewiesene Aufgabe ist jene der Führung des Ladestellenverzeichnisses (§ 4a BG). Auch hier drohen Rechtsunsicherheiten und Datenerhebungen ohne ausreichende gesetzliche Grundlagen.

Überdies sieht § 4a Abs 3 letzter Satz BG ausdrücklich die Datenformate als Inhalte der VO vor: „Die Verordnung kann zudem Vorgaben für die Ermittlung von Daten in Echtzeit treffen sowie nähere Anforderungen an das Datenformat und die Art der Übermittlung definieren.“ Die BMK ist zur Erlassung der VO ermächtigt, nicht die E-Control; die BMK kann eine ihr zustehende Verordnungsermächtigung auch nicht ohne gesetzliche Grundlage an eine andere Behörde delegieren.

Diese Klausel ist überdies völlig unbestimmt und greift in geschützte Bereiche ein. Um einen Konflikt mit sensiblen Daten und schutzwürdigen Interessen von vornherein zu vermeiden, wäre eine vollständige Ausformulierung des genauen Inhalts notwendig; zudem müssten die Rechtfertigung und der Zweck der Offenbarung dieser Daten klar sein. Es fehlt auch der notwendige Zusammenhang zum Erreichen des Ziels Preistransparenz. Überdies wären auch entsprechende Übergangsfristen einzuräumen.

Um der E-Control und den Betreiber:innen einen gewissen rechtlichen Rahmen für notwendige Datenerhebungen zu geben, könnte - in enger Begrenzung auf die VO - eingefügt werden: „**Die E-Control hat, in Abstimmung mit Branchenvertreter:innen und deren gesetzlichen**

Interessensvertretungen, Formate für die elektronische Übermittlung der Angaben gemäß dieser Verordnung festlegen und veröffentlichen, und ein elektronisches Dateneingabeportal zur Verfügung zu stellen.“

Zu § 3 Abs 5 (richtig Abs 6):

1. Satz: zur Verpflichtung: *„Die meldepflichtigen Daten sind laufend aktuell zu halten“*: Anhand folgenden Beispiels soll verdeutlicht werden, dass die Verpflichtung „laufend aktuell zu halten“ problematisch ist: Roamingverträge sind nicht statisch und müssen in der Praxis regelmäßig alle 3 Monate erneuert werden.

Überdies können sie oft mit extrem kurzen Fristen gekündigt werden, bzw. werden sie nicht immer verlängert. Wie soll dies übermittelt werden, wenn jeden Tag ein Roamingverhältnis enden kann? Eine systemtechnische Einrichtung ist leider nicht vorhanden (§ 3 Abs 3 Z 7 bis Z 9 VO)?

Es wird hier vorgeschlagen, die Verpflichtung zur laufenden Aktualisierung zumindest hinsichtlich jener Daten, die nicht automatisch aktualisiert werden können, mit einer Meldefrist zu versehen zB *„Die meldepflichtigen Daten sind laufend aktuell zu halten, bei nicht dynamisch übermittelbaren Angaben hat die Aktualisierung spätestens binnen 5 Werktagen zu erfolgen.“*

2. Satz: Es wäre § 5 Abs 2 BG zu zitieren; § 5 Abs 1 BG beschäftigt sich nicht mit dem gegenständlichen Ladestellenverzeichnis. Dieser Satz könnte aber auch ersatzlos gestrichen werden, weil die Strafbestimmungen ohnehin direkt im BG stehen.

Zu § 3 Abs 6 (richtig Abs 7):

Angeforderte dynamische Daten: Das Datenformat Datex II konnte binnen der Stellungnahmefrist von Charge Point Management System (CPMS) Dienstleistern nicht als kompatibel erklärt werden. Unabhängig davon sind bei den hier mindestens drei Beteiligten ein Minimum von 6 Monaten, realistisch 12 Monaten Vorlauf einzuplanen, und zwar ab Inkrafttreten der VO und nicht mit einem fixen Termin.

Zu § 4:

Satz 2: unter Überschrift „Verantwortlichkeit“ ist vorgeschlagen: *„Zur Berichtigung unrichtig im Verzeichnis erfasster Angaben haben die Verpflichteten umgehend mit der E-Control Kontakt aufzunehmen.“*

Hier wären - dem Wortlaut nach - die Betreiber:innen verpflichtet, allfällige *„unrichtig erfasste Angaben im Verzeichnis“* zu berichtigen. Damit hätten die Betreiber:innen nicht nur die Pflicht, richtige Daten an die E-Control zu melden (nur dazu ist eine gesetzliche Grundlage vorhanden), sondern auch die Pflicht, das von der E-Control geführte Ladestellenverzeichnis auf Unrichtigkeit zu prüfen und bei Unrichtigkeiten mit der E-Control Kontakt aufzunehmen. Das umfasst auch unrichtig im Verzeichnis „erfasster“ Angaben, also Fehler, die die Behörde in der Verarbeitung der Daten gemacht hat. Dies ist völlig unzumutbar und wird zurückgewiesen, insbesondere weil die Nichtbeobachtung des Ladestellenverzeichnisses durch Betreiber:innen als Rechtsverletzung und damit potenziell auch wettbewerbswidriges Verhalten angelastet werden könnte. Die Behörde hat für ihre Tätigkeit die Verantwortung selbst zu übernehmen.

Es sollte aber den Betreiber:innen die Möglichkeit eingeräumt werden, Meldungen über unrichtige Angaben im Ladestellenverzeichnis unbürokratisch an die E-Control einbringen zu

können. Dies könnte allenfalls im Wege des Dateneingabeportals oder per E-Mail vorgesehen werden.

§ 5 Übergangsfristen und § 6 Inkrafttreten:

Die Übergangsfristen sind - wie oben bereits teilweise erörtert - zu kurz. Dies gilt generell und insbesondere dann, wenn vorhandene Software umprogrammiert werden muss, oder sonstige Vorkehrungen zu treffen sind. Weiters können Datenmeldungen erst nach Vorhandensein der notwendigen Infrastruktur bei der E-Control verpflichtend werden.

Zu fordern sind überdies Fristen ab Inkrafttreten der jeweiligen Verordnungen bzw. Verordnungsteile, nicht Befristungen mit fixem Datum. Letzteres führt regelmäßig zu kurzen Reaktionsfristen der Wirtschaft wegen spätem Inkrafttreten der Verordnungen.

Gemäß einer konkreten Rückmeldung von Unternehmen wäre es bei einer Änderung der notwendigen Software bzw. der Schnittstellenprogramme zumindest 6 Monate, realistisch aber 12 Monate zu veranschlagen.

§ 5 sollte daher lauten:

„Die meldepflichtigen Daten gemäß § 3 Abs. 1 bis 4 sind von den Verpflichteten erstmalig nach Ablauf von 3 Monaten ab Aufnahme des Echtbetriebs des elektronischen Dateneingabeportals der E-Control, frühestens jedoch nach Ablauf von 3 Monaten nach Inkrafttreten der jeweiligen Bestimmungen der vorliegenden Verordnung einzumelden. Die E-Control hat Betreiber:innen, die behaupten zur Erfüllung der Meldepflichten aufgrund dieser Verordnung bestehende Software ändern oder sonstige Vorkehrungen treffen zu müssen, eine Ausnahme von der Einmeldung für weitere 3 Monate zu gewähren.“

§ 6 sollte daher lauten:

***„(1) Diese Verordnung tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.
(2) Abweichend von Abs. 1 tritt § 3 Abs. 4 nach Ablauf von 6 Monaten ab dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.“***

III. Zusammenfassung

Die Ziele der VO, die Preistransparenz und Kundenfreundlichkeit zu heben, werden positiv gesehen. Wir können jedoch nicht für alle Punkte den Zusammenhang zu diesen Zielen erkennen. Bestimmungen, die weder der Erreichung der genannten Ziele dienen noch in der Ermächtigungsnorm einen Niederschlag gefunden haben, werden von uns abgelehnt.

Wichtige Teile der VO sind unklar formuliert, weisen in Einzelfällen auch offensichtliche Redaktionsfehler auf bzw. bedürfen wichtiger Ergänzungen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

