



Bundesministerium für
Nachhaltigkeit und Tourismus
Sektion VI
Stubenring 1
1010 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMNT-	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 12262	DW 12105	23.03.2018
551.100/0005		Michael Soder	DW 12859		
-VI/1/2018					

Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe

Die Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gibt den EU-Mitgliedstaaten einen Rahmen vor, der bei den Zielsetzungen und Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie anderen alternativen Kraftstoffen (Wasserstoff, komprimiertes und flüssiges Erdgas, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe) eingehalten werden muss. Diese Rechtsvorschrift muss im österreichischen Recht umgesetzt werden. Ein Teil dieser Bestimmungen wurde 2017 bereits im Bundesgesetz über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsgesetz – Pkw-VIG) umgesetzt. Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe ergeht aufgrund eines von der Europäischen Kommission angestregten Vertragsverletzungsverfahrens wegen unvollständiger Richtlinienumsetzung und sieht im Wesentlichen Verordnungsermächtigungen für die technischen Spezifikationen von Strom-, Wasserstoff- und Erdgastankstellen vor und normiert Rechte und Pflichten, die von Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte eingehalten werden müssen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) erhebt aus verbraucherpolitischen Gesichtspunkten einen Einwand, weil der Gesetzesentwurf eine wesentliche Richtlinienbestimmung zur Preistransparenz bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten nicht in österreichisches Recht umsetzt.

Die Förderung der Akzeptanz und der weitere Ausbau der Elektromobilität in Österreich sind wesentliche Elemente zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele. Eine starke

Ausweitung der Elektromobilität bei Personenkraftwagen kann nur unter verbraucherInnenfreundlich ausgestalteten Rahmenbedingungen tatsächlich gelingen.

Das derzeitige System ist jedoch durch unzureichende Preisauszeichnung an den Ladestationen als auch durch enorme Komplexität der einzelnen Tarife (Vertrag, Pauschale, Direct-Payment) und Konditionen (zB Taktung der Abrechnung, inkludierte Leistungen) gekennzeichnet. Ein einfacher und transparenter Vergleich der Ladetarife ist für die KonsumentInnen daher derzeit nicht möglich. Der österreichische Gesetzgeber trägt dahingehend den einschlägigen Bestimmungen der EU-Richtlinie weder als Ziel noch als Vorgabe für die gesetzlichen Verordnungsermächtigungen in österreichisches Recht Rechnung. Es wird hierzu auf Art 4 (10) der Richtlinie 2014/94/EU verwiesen: „Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise, die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechnet werden, angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sind“.

Die BAK beharrt auf einer Aufnahme dieser Bestimmung in § 3 (Öffentlich zugängliche Ladepunkte und Tankstellen – Rechte und Pflichten von Betreibern von Ladepunkten) des Gesetzesentwurfs, weil diese durch kein anderes österreichisches Materiengesetz abgedeckt wird. Es ist außerdem zu prüfen, ob das Preisauszeichnungsgesetz (PrAG) sowie die Verordnung 813/1992 für Preisauszeichnung für Leistungen und Treibstoffe bei Tankstellen hinsichtlich Elektrizität und den anderen alternativen Kraftstoffen der Richtlinie derzeit ausreichend erfüllt sind. Diese betrifft insbesondere § 5 „Art der Auszeichnung“, § 9 „Bruttopreise“, § 11 „Angabe des Leistungsangebots“ im PrAG sowie § 5 der Verordnung. Ebenso ist äquivalent zu anderen Treibstoffen die Messung der Abgabemengen über ein geeichtes Messgerät zu gewährleisten.

Das Gesetz hat außerdem Sorge zu tragen, dass VerbraucherInnen auch ohne Ladekarte eines Anbieters bei einer fremden Ladestation laden können und dabei nicht mit unverhältnismäßig hohen Preisen belastet werden (Diskriminierungsfrei). Dazu ist eine eindeutige Preisauszeichnung an der Ladestation sowie ein zentrales Monitoring der Preise äquivalent zum Spritpreismonitor notwendig.

Darüber hinaus plädiert die BAK für einen geplanten, systematischen und netzdienlichen Ausbau der Ladestationen um übermäßige Belastungen durch gleichzeitiges Laden verursachte Leistungsspitzen zu reduzieren. Damit sollen hohe Infrastrukturfolgekosten für die Erweiterung und den Ausbau des Verteilnetzes vermieden und ein Beitrag zur Netzstabilität geleistet werden.

Die BAK erhebt gegen die weiteren Bestimmungen in § 1-9 keine weiteren Einwände. Die Klarstellung in § 3 (2) 4, dass Betreiber einer öffentlich zugänglichen Ladestelle einer Betriebsanlagengenehmigung bedürfen, wird von der BAK begrüßt.

Rudi Kaske
Präsident
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA