

An Frau
MMag. Astrid Kaltenegger
BMK - VI/2 (Strategische Energiepolitik)
Stubenring 1
1010 Wien
Per E-Mail an: lpd-vo@bmk.gv.at

Kontakt
Mag. Vera Fahrnberger

DW
213

Unser Zeichen
VF - 15/2022

Ihr Zeichen
Geschäftszahl: 2023-0.582.369

Datum
12.10.2023

Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf der Ladepunkt-Daten-Verordnung

Sehr geehrte Frau MMag. Astrid Kaltenegger,

Oesterreichs Energie, die Interessensvertretung der heimischen E-Wirtschaft bedankt sich für die Möglichkeit, zum **Entwurf der Ladepunkt-Daten-Verordnung (LPD-VO)** Stellung nehmen zu dürfen.

Die Stellungnahme umfasst neben einleitenden Bemerkungen inklusive einer taxativen Übersicht der wesentlichen Punkte, insbesondere die Behandlung der einzelnen Bestimmungen sowie die entsprechenden Änderungsvorschläge.

Einleitende Bemerkungen

Der gegenständliche Entwurf der LPD-VO zielt darauf ab, die für öffentlich zugängliche Ladepunkte in das Ladestellenverzeichnis der E-Control zu meldende Angaben hinsichtlich Form und Umfang näher festzulegen, auch mit Blick auf Anforderungen gemäß EU-Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR).

An dieser Stelle sei einleitend angemerkt, dass entgegen den Ausführungen in den übermittelten Dokumenten die AFIR zum Zeitpunkt der Übermittlung des gegenständlichen Begutachtungsentwurfs bereits veröffentlicht war. Die EU-Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) wurde mit 13.09.2023 gezeichnet und am 22.09.2023 im Amtsblatt der EU (ABl. L 234/2023) veröffentlicht. Die Inhalte der AFIR können demnach als vollständig bekannt angesehen werden.

Unsere wesentlichen Forderungen im Überblick

- Klarstellung und Vereinfachung der Definition von „*Betreiber*innen öffentlich zugänglicher Ladepunkte*“, wonach die Eigentümer:innen als wirtschaftliche:r Betreiber:in angesehen wird.
- Festlegung der Eigentümer:innen im Sinne der wirtschaftlichen Betreiber:innen als Verpflichtete
- Streichung der Verpflichtung zur Einmeldung von Angaben zu Parkdauer und Parkgebühren (§ 3 Abs 2 Z 5 und 7)
- Streichung der Verpflichtung der Einmeldung der Daten gemäß § 3 Abs 3 Z 8 und insbesondere § 3 Abs 3 Z 9, den Betreiber:innen die geforderten Informationen nicht zugänglich sind und demnach eine technische Abwicklung nicht möglich ist.
- Streichung weiterer Meldeverpflichtungen, die über den Wirkungsbereich der Betreiber:innen und/oder der Anforderungen gemäß AFIR hinaus gehen.
- Festlegung angemessener Übergangsfristen, in Koppelung an die Verfügbarkeit der API-Schnittstelle der E-Control
- Verwendung des nicht-proprietären, standardisierten Open Charge Point Interface Protocol (OCPI) für die Ausgestaltung der technischen Schnittstelle (API) durch die E-Control

Zu den einzelnen Bestimmungen des Verordnungsentwurfs nehmen wir wie folgt Stellung:

§ 1 Anwendungsbereich und § 2 Begriffsbestimmungen

Klarstellung der Definition „Betreiber*innen von öffentlich zugänglichen Ladepunkten“

Weder der gegenständliche Entwurf der LPD-VO noch das Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe enthält eine Begriffsbestimmung zu „*Betreiber*innen von öffentlich zugänglichen Ladepunkten*“. Wer mit „*Betreiber*in*“ konkret gemeint ist, bleibt demnach unklar. Zusätzliche Unklarheit wird geschaffen, weil neben der „*Betreiber:in*“ auch noch die „*Eigentümer*in*“ im Verordnungsentwurf genannt werden.

Begriffsbestimmungen für den Betreiber:in-Begriff finden sich hingegen in der Kraftstoffverordnung (KVO). Diese unterscheidet in § 2 Z 36 lit a und lit c zwischen „*wirtschaftlichem*“, „*technischem*“ und „*rechtlichem Betreiber*“.

Laut ständiger Rechtsprechung des VwGH folgt nach dem Auslegungsgrundsatz der Einheit der Rechtssprache, dass dieselben Begriffe in unterschiedlichen Gesetzen dieselbe Bedeutung haben¹. Demnach haben der Begriff „*Ladepunktbetreiber*“ in § 2 Z 36 lit a und c KVO und der Begriff „*Betreiber von Ladepunkten*“ gemäß § 3 Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, auf welchen § 2 Z 2 LPD-VO verweist, dieselbe Bedeutung.

¹ zuletzt VwGH, 14.03.2022, Ro 2022/10/0001, Rechtssatz 1.

Die bisherigen Erfahrungen der Unternehmen haben gezeigt, dass der/die wirtschaftliche Betreiber:in gemeinhin als Eigentümer:in verstanden wird. Nun spricht die Verordnung jedoch sowohl vom Betreiber:in als auch vom Eigentümer:in, weshalb entweder der Betreiber:in-Begriff ein anderer ist, worauf es keinen Hinweis gibt, oder es zu einer Auslegung führt, die den Begriff „Eigentümer:in“ überflüssig macht, da dieser mit der Rolle des/der wirtschaftlichen Betreiber:in zusammenfällt.

Wie die obigen Ausführungen zeigen, wird damit ein hohes Maß an Unsicherheit und Unklarheit geschaffen. Abhilfe geschaffen werden könnte dadurch, dass „*die Eigentümer:innen*“ als „*wirtschaftliche Betreiber:innen*“ angesehen werden und der Begriff der „*Eigentümer*in*“ durch jenen der „*wirtschaftlichen Betreiber*in*“ ersetzt wird.

Anpassung des Adressaten der Verpflichtung zur Einmeldung von Daten

Korrespondierend dazu sollte der/die Eigentümer:in im Sinne des/der wirtschaftlichen Betreiber:in der Adressat der Verpflichtungen aus der LPD-VO sein. Dies ist deshalb sinnvoll, da zum einen nicht alle Eigentümer:innen von Ladepunkten einen Vertrag über den Betrieb von Ladepunkten mit Betreiber:innen abgeschlossen haben und zum anderen es auch die Konstellation gibt, dass der/die Eigentümer:in lediglich eine Vereinbarung über Backend-Services abgeschlossen hat.

Demnach sollte der/die Eigentümer:in im Sinne des wirtschaftlichen Betreibers Adressat der Verpflichtungen gemäß Ladepunkt-Daten-VO sein. Dem so verpflichteten wirtschaftlichen Betreiber sollte dabei offen stehen, sich zur Erfüllung eines Dritten zu bedienen.

§ 3 Meldepflichten

§ 3 Abs 2 enthält eine taxative Aufzählung von Angaben zum Standort, die künftig von den Betreiber:innen öffentlich zugänglicher Ladepunkte im Ladestellenregister der E-Control eingemeldet werden müssen. Nachstehend wird auf die in § 3 Abs 2 angeführten Datenelemente genauer eingegangen.

Zu §3 Abs 2 Z 2

Die Verortung eines Ladepunktes erfolgt in der Regel über die Adresse und GPS-Daten, wie in § 3 Abs 1 Z 1 gefordert. Die in § 3 Abs 2 Z 2 geforderte Angabe der „*Bezeichnung der Ladestelle nach deren Standort [...]*“ sollte lediglich als optionale Möglichkeit zur genaueren Bestimmung der Ladestation festgelegt werden. Als Zusatzangabe können beispielsweise Geschossangaben innerhalb eines Gebäudes (Hoch- bzw. Tiefgaragen) für die Nutzer:innen hilfreich sein.

Durch eine Ergänzung in § 3 Abs 2 Z 1 um die Option etwaiger freiwilliger Zusatzgaben könnte § 3 Abs 2 Z 2 entfallen.

Zu § 3 Abs 2 Z 5 und Z 7

Sowohl § 3 Abs 2 Z 5 als auch Z 7 beziehen sich in erster Linie auf Angaben über die lokale Parkraumbewirtschaftung, die unabhängig von den öffentlich zugänglichen Ladepunkten der Betreiber:innen sind.

Die Festlegung einer maximalen Parkdauer (§ 3 Abs 2 Z 5) obliegt den Grundstückseigentümer:innen bzw. Parkraumbewirtschafter:innen. Zudem bedürfen Änderungen der Parkdauer üblicherweise nicht der Information an die Betreiber:innen der Ladestellen, weshalb diese auch nicht dokumentiert werden. Eine laufende Aktualisierung optionaler Zusatzinformationen (z.B. Links der Parkraumbewirtschafter:innen und deren AGB) erscheint ebenfalls in der Praxis nicht durchführbar und ist gemäß EU Verordnung 2023/1084 (AFIR) auch nicht gefordert. Dasselbe gilt für gegebenenfalls anfallende Parkgebühren des Parkraumbewirtschafters gemäß § 3 Abs 3 Z 7. Die geforderten Angaben gemäß § 3 Abs 2 Z 5 und Z 7 sind demnach zu streichen.

Zu § 3 Abs 2 Z 6

Die wie gemäß § 3 Abs 2 Z 6 geforderte Angabe einer „maximalen Ladedauer“ hat aus Betreiber:innensicht keine praktische Bedeutung, da ein Ladevorgang betreiber:innenseitig nicht abgebrochen wird. Ein Landevorgang gilt als beendet, sobald das Fahrzeug vollgeladen ist und in weiterer Folge abgesteckt wird, oder der Ladevorgang fahrzeug- bzw. kund:innenseitig abgebrochen wird.

Mangels Mehrwert für Kund:innen und aufgrund fehlender Vorgabe in der AFIR sollte § 3 Abs 2 Z 6 entfallen.

Zu § 3 Abs 2 Z 10

Eine Angabe zu einem speziellen Stromprodukt sollte nicht verpflichtend sein, sondern ist als optionale Zusatzinformation umzusetzen. Laut AFIR ist die Angabe gemäß § 3 Abs 2 Z 9 ausreichend.

Weiters regelt die LPD-VO in § 3 Abs 3 die Verpflichtung zur Einmeldung von gewissen statischen Angaben zu den einzelnen Ladepunkten. Nachstehend wird auf die in § 3 Abs 3 angeführten Daten-Elemente genauer eingegangen:

Zu § 3 Ziffer Abs 3 Z 8

Der Prozess der Annahme von Roaming-Angeboten durch Roaming-Partner auf den europäischen Roaming-Plattformen liegt im Einfluss- und Wirkungsbereich der E-Mobility Provider (EMPs) und nicht in jenem der Betreiber:innen der Ladestellen. Informationen zu Roaming-Partnern befinden sich in Fremdsystemen und können weder von Betreiber:innen noch Eigentümer:innen der Ladestellen ausreichend aktuell zur Verfügung gestellt werden, um einen Nutzen für die Kund:innen zu generieren.

Da die geforderten Daten außerhalb des Wirkungskreises der Betreiber:innen liegen, wird die Streichung von § 3 Abs 3 Z 8 angeregt.

Zu § 3 Ziffer Abs 3 Z 9

Da Betreiber:innen öffentlich zugänglicher Ladestellen keine Dauerschuldverhältnisse mit Kund:innen haben, kann § 3 Abs 3 Z 9 nur E-Mobilitäts-Provider (EMPs) betreffen. Die Informationen zu den vertraglich festgelegten Ladetarifen im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses liegen den Betreiber:innen der Ladestationen nicht vor und die Bereitstellung dieser Informationen kann technisch gar nicht abgewickelt werden.

Da den Betreiber:innen die geforderten Informationen nicht zugänglich sind und demnach eine technische Abwicklung nicht möglich ist, muss § 3 Abs 3 Z 9 gestrichen werden.

Zu § 3 Abs 3 Z 11

Die Bekanntgabe von Informationen zum Fahrzeugtyp bezieht sich wohl in Anlehnung an die AFIR auf die Fahrzeuggröße („Kompatibilität des Fahrzeugtyps“), für die der Ladepunkt genutzt werden kann.

In § Abs 3 Z 11 wird eine Klarstellung im Wege einer Spezifizierung von „Größenklassen“ angeregt.

In § 3 Abs 4 finden sich Verpflichtung zur Einmeldung von dynamischen Angaben zu den einzelnen Ladepunkten über eine technische Schnittstelle, die von der E-Control bereitgestellt wird.

Zu § 3 Abs 4: Umstellung auf den Branchenstandard OCPI

Entsprechend der Erläuterungen zu § 3 Abs 4 stellt die Energie-Control eine Schnittstelle per API nutzbare Schnittstelle bereit. Die Einmeldung der Daten an die E-Control erfolgt bereits heute technisch mittels einer API, welche keinem Standard entspricht und aufgrund ihrer Proprietät in keinem anderen Fall genutzt werden kann.

Der im Markt etablierte Standard für Kommunikation mit Ladestationen hingegen basiert auf dem Open Charge Point Interface Protocol (OCPI).

Um eine skalierfähige Lösung anzustreben und vermeidbare Implementierungskosten zulasten der Nutzer:innen hintanzuhalten, sollte die Umstellung der per API nutzbaren Schnittstelle auf den Branchenstandard des Open Charge Point Interface Protocol (OCPI) festgelegt werden.

Zu § 3 Abs 4 Z 3

Es wird angeregt, die in § 3 Abs 4 Z verwendete Formulierung „Preis pro Ladevorgang“ ... durch die Formulierung „Ladetarif (Euro pro kWh bzw. Euro/min usw.)“ und den Begriff „Ad-Hoc-Preis“ ... durch die Bezeichnung „Ad-Hoc-Tarif“ zu ersetzen.

Zu § 3 Abs 5

Eine darüber hinausgehende generelle Ermächtigung der E-Control zur weiteren Datenerhebung wird abgelehnt. Demnach sollte eine Streichung des folgenden Satzes in § 3 Abs 5 erfolgen:

~~„[...] Darüber hinaus wird die E-Control dazu ermächtigt, in Abstimmung mit Branchenvertreter*innen festzulegen, dass ihr für einen bestimmten Zeitraum pro Ladepunkt für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben wesentliche Daten im von ihr vorgegebenen Format einzumelden sind. [...]“~~

Formale Anmerkung zu § 3

Abschließend zu § 3 möchten wir darauf hinweisen, dass in § 3 sich zweimal die Bezeichnung „(5)“ findet. Diese fehlerhafte Nummerierung der Absätze in § 3 sollte entsprechend korrigiert werden.

§ 4 Verantwortlichkeit

Der gegenständliche Begutachtungsentwurf legt in § 4 fest, „*dass der Betreiber sowie jede sonstige Person, in deren Auftrag die Meldung erfolgt, für die Richtigkeit und Vollständigkeit der eingemeldeten Daten verantwortlich ist.*“

Diese Bestimmung ist allerdings mit Unklarheiten in mehrfacher Weise behaftet. Zum einen wird auch hier der bereits erörterte Umstand schlagend, dass Unklarheit dahingehend besteht, wer mit „*Betreiber:in*“ genau gemeint ist. Zudem kann es sich um mehrere unterschiedliche Personen (der technische, der wirtschaftliche und/ oder der rechtliche Betreiber) handeln. Da sich dazu auch nichts in den Erläuterungen findet, ist nicht klar, welche dieser Personen die Verantwortung trägt.

Zudem ist unklar, um welche Art von Verantwortung es sich dabei handelt. Naheliegender wäre, dass hier die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung geregelt werden soll, doch wäre eine solche Regelung in mehrfacher Hinsicht rechtlich unzulässig.

Zum einen regelt bereits § 5 Abs 2 iVm § 3 Abs 5 Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, wer die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung für die Eintragung, die laufende Aktualität und die Meldung der Einstellung des Betriebs eines öffentlich zugänglichen Ladepunkts trägt. Dieser Regelungsgegenstand würde doppelt geregelt werden, was zu einem Normenkonflikt führt.

Darüber hinaus übersteigt eine derartige Festlegung in der Verordnung die gesetzliche Ermächtigung gemäß § 4a Abs 3 Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe. In dieser Norm findet sich keine Ermächtigung zur Regelung der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung.

Sollte es sich jedoch nicht um die Festlegung der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortlichkeit handeln, stellt sich die Frage, was anstelle dessen mit dieser Norm geregelt werden soll. Eine zivilrechtliche Haftung kann wohl nicht begründet werden, da dies Aufgabe des Zivilrechts oder allenfalls des Vertragsrechts ist.

Aus den oben genannten Gründen regen wir eine Streichung von § 4 an. Andernfalls ist eine Klarstellung der rechtlichen Wirkung von § 4 jedenfalls geboten.

§ 5 Übergangsfrist und § 6 Inkrafttreten

Die Ladestellenbetreiber:innen übermitteln bereits heute automatisiert Ladepunktdaten an die E-Control über eine automatisierte Schnittstelle. Diese Schnittstelle ist von allen Betreiber:innen gemäß den Vorgaben der LPD-VO zu erweitern. Die Basis für diese Erweiterung ist die API-Spezifikation der E-Control. Um allen in Österreich aktiven Betreiber:innen von öffentlichen Ladestellen die Möglichkeit zu geben, ihre Systeme entsprechend anzupassen und zu testen, ist es erforderlich, eine entsprechende Implementierungs- und Testperiode einzuräumen.

Die im Entwurf vorgesehene Umsetzungsfrist von 14 Tagen nach Inkrafttreten ist demnach deutlich zu kurz. **Die Regelungen sollten an die Verfügbarkeit der API-Schnittstelle der E-Control geknüpft sein, wobei ab Verfügbarkeit den Verpflichteten noch ein Zeitraum von mindestens 3 Monaten für die Umsetzung gewährt werden sollte.**

Wir danken für die Kenntnisnahme der Anliegen von Österreichs E-Wirtschaft und ersuchen um deren Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Dr. Michael Strugl
Präsident



Dr. Barbara Schmidt
Generalsekretärin

Über Oesterreichs Energie

Oesterreichs Energie vertritt seit 1953 die gemeinsam erarbeiteten Brancheninteressen der E-Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Als erste Anlaufstelle in Energiefragen arbeiten wir eng mit politischen Institutionen, Behörden und Verbänden zusammen und informieren die Öffentlichkeit über Themen der Elektrizitätsbranche. Die rund 140 Mitgliedsunternehmen erzeugen mit rund 20.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern etwa 90 Prozent des österreichischen Stroms mit einer Engpassleistung von über 27.500 MW. Insgesamt wurden im Jahr 2021 rund 70 TWh Strom erzeugt, davon rund 75 Prozent aus erneuerbarer Energie.