

An das
Bundesministerium für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900 DW
E rp@wko.at
W wko.at/oe/rp

per E-Mail: ivvs3@bmimi.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2026-0.417.313
vom 15.5.2026

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 40.02./26/TK/KK
Dr. Thomas Kath

Durchwahl
4856

Datum
26.5.2026

Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (BStG-Novelle Schutzzonen); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) bedankt sich für die Einbindung in den Begutachtungsprozess und nimmt zum gegenständlichen Entwurf wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Die WKO unterstützt den bedarfsgerechten Ausbau der E-Ladeinfrastruktur entlang der Routen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V Routen) - spricht sich aber angesichts der sinnvollen und evidenzbasierten europarechtlichen Vorgaben gegen rein ideologisch motivierte Gold-Plating-Tendenzen aus, wie sie sich im vorliegenden Entwurf manifestieren.

Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im österreichischen Hochleistungsstraßennetz ist bereits voll im Gange und erfolgt durch die Mitglieder des Fachverbandes der Energierohstoff- und Kraftstoffindustrie der WKÖ im Rahmen der bestehenden Konzessionen als Inhaber der Schutzzonen (Tankstellenbetreiber). Z.B. hat Österreich die europarechtlichen Vorgaben für leichte Nutzfahrzeuge bereits jetzt um das 3,5fache übererfüllt. Man erkennt: Die bestehende Systematik der Konzessionen hat sich über Jahrzehnte bewährt und ermöglicht eine effiziente Nutzung vorhandener Infrastruktur.

Positiv hervorzuheben ist außerdem, dass das Ausbauprogramm der ASFiNAG für E-Ladestationen im LKW-Bereich auch großzügige Erholungs- und Sanitärbereiche für LKW-Fahrer vorsieht. Unter dem Titel: *Die Raststätte von morgen* kann hier ein bedeutender Sprung in der Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fahrer erfolgen, was in Zeiten des großen Fahrermangels sehr zu begrüßen ist.

Entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen bestehen derzeit differenzierte Rastinfrastrukturen (Parkplätze, Rastplätze und Raststationen). Die Mineralölgesellschaften (bp, Enilive, OMV und Shell) betreiben in der Rechtssicherheit langfristiger Verträge mit der ASFINAG Raststationen und Tankstellen. Diese abgestufte Infrastruktur hat sich bewährt, da sie flexibel auf unterschiedliche Kundenbedürfnisse eingeht. Die Mineralölgesellschaften bekennen sich klar zur Elektromobilität und investieren - bzw. haben bereits investiert - in den Ausbau entsprechender Ladeinfrastruktur in Abstimmung mit der ASFINAG.

Die WKO sieht nämlich die Förderung einer leistungsstarken Ladeinfrastruktur als einen von mehreren Schlüsseln - neben anderen Technologien - für die Transformation des Verkehrssektors und unterstützt ambitionierte Ziele im Bereich der Elektromobilität, zumal ein möglichst umfassender und beschleunigter Ausbau der öffentlich zugänglichen, alternativen Ladeinfrastruktur, insbesondere auch für schwere Nutzfahrzeuge, eine langstehende Forderung der Transport- und Verkehrswirtschaft ist. Insofern kann es sinnvoll sein, für den Schwerverkehr weitere E-Ladestationen in geringeren Abständen am Autobahn- und Schnellstraßennetz zu bauen.

Allerdings geht die geforderte Frequenz von Schnellladestationen alle 25 km bzw. alle 40 km für schwere Nutzfahrzeuge über die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) deutlich hinaus, die eine Abdeckung lediglich alle 60 km verlangt. Mit zu bedenken ist der längst vorhandene Bestand an E-Ladeinfrastruktur in nächster Nähe zum hochrangigen Straßennetz. Eine forciert zunehmende Anzahl an E-Tankstellen mit Gastronomieeinrichtungen in Form von Getränke- sowie Snackautomaten und Aufenthaltsbereiche werden eine erhebliche Konkurrenz für Tankstellen darstellen, wodurch mit entsprechenden Umsatzeinbußen zu rechnen sein wird. Zuletzt hob die Leiterin der Bundeswettbewerbsbehörde die herausragende Stellung unabhängiger Tankstellenbetreiber für den Wettbewerb hervor, deren „Marktausscheiden dazu führen könnte, dass die Preise steigen.“ (ORF Online vom 19.5.2026 [<https://orf.at/stories/3430786/>]).

Eine Dichte „alle 25 km“ erzeugt langfristig unwirtschaftliche Strukturen, da nach Einschätzungen weder der Bedarf noch die wirtschaftliche Tragfähigkeit eine solch hohe Frequenz rechtfertigen, weder bis 2030 noch bis 2040. Die Reichweite von BEVs ist in den letzten Jahren auf ca. 300-500km gestiegen und wird aufgrund des rasanten technologischen Fortschritts im Batteriebereich weiter steigen. Die Reichweite von BEVs wird sich in Bälde an jene von Verbrennerfahrzeugen angleichen und eventuell in nicht allzu ferner Zukunft sogar übersteigen. Mithin ist die geforderte Dichte des E-Ladestationsnetzes nicht im Kundenbedarf begründet. Sie wurde lediglich im nicht verbindlichen „Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität“ auf Basis des sogenannten „Mobilitätsmasterplans 2030“ aus der vergangenen Legislaturperiode vorgeschlagen, der aus 2021 stammt, ohne regierungsinterne Koordinierung erstellt wurde und mittlerweile 5 Jahre alt ist.

In der Zwischenzeit veröffentlichte die Europäische Kommission in ihrem Target tracker (AFIR fleet-based target für leichte Nutzfahrzeuge, Stand: März 2026), dass Österreich gegenüber dem AFIR-Ziel von 441.030,9 kW bereits einen Stand von 1.544.064 kW erreicht hat. Österreich hat seine AFIR-Ziele für leichte Nutzfahrzeuge daher bereits um das 3,5fache übererfüllt - und das ganz ohne Notwendigkeit eines „begleitgesetzlichen“ Eingriffs wie dem vorliegenden. Das bestehende Tankstellennetz ist vollkommen bereit, die zusätzlichen Aufgaben für die E-Ladeinfrastruktur aufzunehmen, wie die genannten EU-Daten belegen.

Aus all diesen Gründen ist im aktuellen Regierungsprogramm 2025-2029 festgelegt, dass der Mobilitätsmasterplan 2030 überarbeitet werden soll. Die WKÖ regt aus vorliegendem Anlass dringend an, diese Überarbeitung unter Einbeziehung der Sozialpartner in Angriff zu nehmen.

Zu beachten ist weiters, dass die Verpflichtung und Verantwortung für die Umsetzung der mit der geplanten Novelle beabsichtigten 25 km-Dichte nicht etwa die Mineralölgesellschaften träge, sondern den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Das heißt, scheitert die ASFiNAG mit der Ausschreibung weiterer E-Ladestationen, weil mangels betriebswirtschaftlich vertretbarer Perspektive keine Angebote von Marktteilnehmern gelegt werden, wäre er verpflichtet, die ASFiNAG - als „ultima ratio“ - anzuweisen, diese zusätzlichen E-Ladestationen selbst zu errichten und zu betreiben, um die nationale gesetzliche Zielvorgabe zu erreichen - und zwar ohne die geringste europarechtliche Notwendigkeit. Im Gegenteil könnte sogar das Bundesvergabegesetz eine solche Vorgehensweise ausschließen.

Aufgrund der betriebswirtschaftlichen Betrachtungen, die die Mitglieder des Fachverbandes der Energierohstoff- und Kraftstoffindustrie der WKÖ bereits angestellt haben, kann schon jetzt davon ausgegangen werden, dass die Budgetauswirkungen bei „Ersatzvornahme“ durch die ASFiNAG enorm sein werden und daher auch nicht von einem verantwortungsbewussten Management der ASFiNAG gutgeheißen werden können. Mangels betriebswirtschaftlicher Vertretbarkeit würde wohl auch der Rechnungshof zu dem Schluss kommen müssen, dass eine erzwungene 25 km-Dichte völlig am Bedarf vorbei ginge und den öffentlichen Haushalt über jede Gebühr belasten würde. Es läge ein Musterbeispiel planwirtschaftlichen Versagens vor.

In diese Betrachtung noch nicht integriert sind weitere Fragen wie allenfalls

- zusätzliche Versiegelung und neue Zu- und Abfahrten oder
- Weiterentwicklungen in der Ladetechnik, die eine überhastet ausgebaute E-Ladeinfrastruktur bald technisch überholt erscheinen ließe.

Aus all diesen Gründen wird der vorliegende Vorschlag abgelehnt. Nur der Vollständigkeit halber wird im Folgenden auf die Details der Logistik eingegangen.

II. Im Detail

Zu § 9 Abs 1 und 2 (E-Ladeinfrastruktur-Dichte)

In den Erläuterungen finden sich zur angepeilten E-Ladeinfrastruktur-Dichte keinerlei Ausführungen hinsichtlich tatsächlichen Bedarfs geschweige denn wissenschaftlich tragfähige Bedarfsanalysen, sondern lediglich ein Verweis auf den erwähnten, ohne Koordinierung erstellten 5 Jahre alten Mobilitätsmasterplan. Auch dort oder im sogenannten „Sofortprogramm“ aus 2022 finden sich solche nicht oder nur rudimentär. Die angepeilte, weit über die evidenzbasierte AFIR hinausgehende E-Ladeinfrastruktur-Dichte kann daher insbesondere in Hinblick auf den aktuellen Stand der Technik und das bereits erreichte Ausbauniveau sachlich nicht nachvollzogen werden.

In Abs 2 letzter Satz fehlt der Verweis auf TEN. Gemeint ist hier offensichtlich das TEN-Gesamtnetz im Gegensatz zum TEN-Kernnetz im vorangehenden Satz. So wie es jetzt formuliert ist, kann aber auch das gesamte übrige Straßennetz verstanden werden: Auch wenn eine verfassungskonforme Interpretation diese uferlose Interpretation im Ergebnis wohl nicht zuließe, wird angeregt, diese Klarstellung zu ergänzen, um Missverständnisse und unnötige Polemiken im politischen Diskurs schon im Vorhinein auszuschließen.

Zu § 9 Abs 3 (Bestandsflächen)

Die Zielbestimmung, dass der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur „primär“ auf Bestandsflächen erfolgen soll, ist grundsätzlich zu begrüßen. Trotzdem kann die Bestimmung aufgrund ihrer schwammigen Formulierung bestenfalls als Soft Law interpretiert werden. Eine Garantie für die Vermeidung unnötiger Versiegelung stellt sie nicht dar, solange die Zielbestimmung nur „primär“ und nicht auch „sekundär“ bzw. allgemein gilt.

Zu § 9 Abs 4 (Verordnungsermächtigung des Bundesministers)

Hier ist zuständigkeitsbedingt auf jeden Fall das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus (BMWET) herzustellen, zumal es auch um energie- und gesamtwirtschaftliche Fragestellungen geht. Die Notwendigkeit des Einvernehmens wurde im vorliegenden Text nicht berücksichtigt.

Es wird angeregt, eine allfällig erforderlich erachtete Festlegung ambitionierterer Ziele, wie sie laut Gesetzesvorschlag in Abs 1 und 2 leg.cit. formuliert sind, dem Verordnungsgeber

- auf Grundlage wissenschaftlich tragfähiger Bedarfsanalysen und
- auf Grundlage aktualisierter Mobilitätspläne
- im Einvernehmen mit dem BMWET

zu überlassen.

Zu § 20b (Eingriff in Verträge)

Allgemeines

Der mit „Eingriff in Verträge“ übertitelte Entwurf regelt die Möglichkeit, jenen Vertrauensschaden geltend zu machen, den der Begünstigte durch das Vertrauen auf die Gültigkeit der Konkurrenzklausel aufgrund der Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb durch Dritte erlitten hat, wenn sich eine vertraglich an einen Betrieb gemäß § 27 BStG 1971 eingeräumte Konkurrenzklausel (Schutzzone) auf die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb bezieht.

Laut den Erläuterungen soll die geplante Bestimmung lediglich in jenen Konstellationen greifen, in denen die räumliche Ausdehnung der Schutzzone eines anderen Betreibers die Errichtung durch die Betreiber selbst und damit die Erreichung der Ausbauziele, welche in einer Verordnung gemäß dem geplanten § 9 BStG 1971 genau festgelegt werden, unmöglich macht. In diesen Fällen soll eine Möglichkeit zur Geltendmachung einer Entschädigung offenstehen. Im Übrigen könnten Betreiber von herkömmlichen Tankstellen ihren Konkurrenzschutz wahren, indem sie mit Zustimmung der ASFiNAG auch Ladestationen betreiben. Der Betrieb durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung) bzw. andere Gewerbetreibende wäre lediglich ultima ratio.

Laut advokatorischer Einschätzung zeichnet sich der vorliegende Vorschlag einerseits durch schlechte Legistik aus, andererseits begegnet die Regelung verfassungsrechtlichen Bedenken:

- Mit schlechter Legistik ist der Vorschlag insofern behaftet, als im Text - im Widerspruch zur Überschrift - an keiner Stelle ein Eingriff in Verträge an sich angeordnet wird. Lediglich die Erläuterungen liefern vage Anhaltspunkte, worum es genau geht: Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll dort, wo Schutzzone existieren, primär durch die daraus Berechtigten erfolgen. Nur wenn diese den Ausbau nicht im Einklang mit den Vorgaben einer Verordnung iSd geplanten § 9 Abs 4 BStG 1971 durchführen, sollen als

ultima ratio Dritte zur Errichtung von Ladeinfrastruktur (einschließlich Nebeneinrichtungen - vgl. dazu § 7 Abs 8 des Entwurfs) berechtigt sein.

- Verfassungsrechtlichen Bedenken begegnet der vorliegende Entwurf deshalb, weil es sich beim Eingriff in Verträge, wie die Erläuterungen zutreffend ausführen, um eine Eigentumsbeschränkung handelt, welche nur unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten zulässig ist. Unzutreffend ist in diesem Zusammenhang die Ansicht in den Erläuterungen, dass nur besonders schwerwiegende Eigentumsbeschränkungen entschädigungspflichtig wären; die Frage der Entschädigung ist vielmehr ein Gesichtspunkt, der über die Verhältnismäßigkeit der Eigentumsbeschränkung entscheidet (*Berka*, Verfassungsrecht⁸ [2021] Rz 1553; VfGH 24.6.2021, V 593/2020).

Vor diesem Hintergrund erweist sich der vorliegende Entwurf allerdings schon allein deshalb als verfassungswidrig, weil er bloß den Zuspruch eines Vertrauensschadens vorsieht: Zu entschädigen wären vielmehr sämtliche wirtschaftlichen Vorteile, deren der von einem Eingriff in seine Schutzzone Betroffene verlustig gerät.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Nichtverwirklichung der Ausbauziele durch einen durch eine Schutzzone Berechtigten auch auf Gründen beruhen kann, die dieser nicht zu vertreten hat. So betonen die Erläuterungen, dass der Berechtigte für die Errichtung der Ladeinfrastruktur die Zustimmung der ASFiNAG benötigt. In keinem Fall erscheint es aber verfassungskonform, den durch eine Schutzzone Berechtigten auf den bloßen Vertrauensschaden zu verweisen, wenn die Errichtung von Ladeinfrastruktur durch ihn etwa daran scheitert, dass die ASFiNAG die erforderliche Zustimmung nicht erteilt. Der geplante § 20b BStG 1971 kann daher verfassungskonform nur so verstanden werden, dass die ASFiNAG erforderliche Zustimmungen nur aus sachlichem Grund verweigern darf. Dies deckt sich im Übrigen mit der ständigen Rechtsprechung des OGH, wonach die Bundesstraßenverwaltung als Monopolist ein Kontrahierungszwang trifft, sodass sie Gestattungen nur verweigern darf, wenn sie einen guten sachlichen Grund hat (RIS-Justiz RS0029715).

In diesem Zusammenhang ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die ASFiNAG in der Praxis der jüngeren Vergangenheit die Zustimmung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur vielfach vom Verzicht auf Schutz zonen abhängig gemacht bzw. bei fehlendem Verzicht die Zustimmung verweigert hat, wobei zu diesem Verhalten Gerichtsverfahren anhängig sind. Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass es laut Rechtsprechung des EGMR gegen Art 6 EMRK verstößt, wenn der Staat durch gesetzliche Maßnahmen in Rechte eingreift, die zur gleichen Zeit Gegenstand eines Gerichtsverfahrens sind (EGMR 9.12.1994, 13092/87 und 13984/88, *Holy Monasteries/Greece*; EGMR 9.12.1994, 13427/87, *Stran Greek Refineries and Stratis Andreadis/Greece*; siehe dazu auch *Grabenwarter/Pabel*, EMRK7 [2021] § 24 Rz 77).

In diesem Kontext ist die Vorlage eines Gesetzesentwurfes, der

- auf veralteten Mobilitätsplänen beruht und
- in Civil Rights eingreift, die zugleich aktuell streitanhängig sind

zum jetzigen Zeitpunkt unverständlich.

Zu Abs 1

Diese Bestimmung geht in der Praxis ins Leere, da niemand in den alten Verträgen eine Schutzklausel in Bezug auf Ladeinfrastruktur haben wird, da dies zum damaligen Zeitpunkt kein Thema war. In der Praxis handelt es sich mithin nur um eine Scheinrücksichtnahme auf bestehende Konkurrenzklauseln.

Zu Abs 2

Diese Bestimmung ist sehr unklar formuliert. Aus den Erläuterungen ergibt sich, dass es dem von der Konkurrenzklausel Begünstigten offenstehen soll, Ladeinfrastruktur selbst zu errichten und zu betreiben. Das wird in Konflikt zum Bundesvergabegesetz (BVergG) geraten, und zwar: Der Begünstigte kann nur auf den ihm exklusiv bereits überlassenen Bestands- und Baurechtsflächen etwas neu errichten. Die Schutzzonen reichen hingegen weiter und gehen über den Bestandsbereich hinaus. Ist es tatsächlich Intention des Gesetzgebers, dass Begünstigte im gesamten Bereich ihrer Schutzzone neue E-Ladestationen errichten dürfen oder sogar müssen - außerhalb des BVergG? Hier wird eine textliche Klarstellung vonnöten sei, um den vorgeschlagenen Gesetzestext und die Erläuterungen unter Berücksichtigung der Regeln des BVergG in redlichen Einklang zu bringen.

Jedenfalls einfacher und rechtssicherer wäre es überhaupt, wenn man den geplanten § 9 Abs 3 BStG eindeutig formuliert und so den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur klar auf Bestandsflächen beschränkt.

Zu Abs 3

Hier wird der Schadenersatz auf die Investition in die Ladeinfrastruktur begrenzt. Wie bereits unter: *Allgemeines* erläutert, gilt es auch, den entgangenen Umsatz (Shop, Gastronomie) hinzuzuziehen, wenn durch die gesunkene Frequenz das Problem entsteht, dass Shop und Gastronomieschlechter ausgelastet sein werden. Das geht erheblich über die Ladeinfrastrukturinvestition hinaus.

III. Zusammenfassung

Die WKO unterstützt den bedarfsgerechten Ausbau der E-Ladeinfrastruktur entlang der Routen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V Routen). Insbesondere unterstützt sie angesichts aktueller globaler Entwicklungen die Absicht des BMIMI, frühzeitig die E-Ladesituation für den Schwerverkehr zu verbessern. Allerdings erscheint der vorgelegte Entwurf - wie schon mehrfach in informellen Austausch moniert - unausgegoren und hinsichtlich seiner Einbettung in die einfache und verfassungsgesetzliche Gesamtsrechtslage wenig durchdacht. Hinzu kommt eine Gold-Plating-Tendenz, die jeglicher evidenzbasierten Begründung entbehrt.

Zwar räumt der Gesetzesentwurf den Betroffenen die Möglichkeit ein, den Ersatz eines eventuellen Schadens im gerichtlichen Wege einzufordern, aber diese Möglichkeit steht im Rechtsstaat ohnedies stets offen. Bedenklich ist vielmehr der Versuch, dieses Recht seinem Umfang nach einzuschränken.

Hinzu kommt, dass die EGMR-Judikatur dahin gehend ganz klar ist, dass der Staat nicht gesetzlich in Rechte eingreifen darf, die gerade Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens sind, wie es derzeit aber tatsächlich der Fall ist. In dieser Hinsicht erscheint die Gesetzesvorlage zum aktuellen Zeitpunkt kontraproduktiv und lässt Folgeverfahren erwarten, die bis zum EGMR gehen werden.

In einer solchen Gemengelage werden erfahrungsgemäß insbesondere internationale Unternehmen keine Investitionsentscheidungen treffen, solange in dem betroffenen Staat - hier Österreich - nicht durch höchstgerichtliche Entscheidungen Rechtssicherheit eingekehrt ist. Die WKÖ befürchtet daher, dass der vorliegende Entwurf, sollte er Gesetz werden, aufgrund seiner

Unklarheiten zu multiplizierten gerichtsanhängigen Verfahren führt, die für die Intention, den E-Ladinfrastruktur-Ausbau voranzutreiben, eher kontraproduktiv wirken werden.

Eine „Ersatzvornahme“ durch die ASFiNAG in solchen Szenarien als „ultima ratio“ ließe eine nicht unbeachtliche Budgetwirksamkeit erwarten - und zwar auch dann, wenn sie dafür im vergaberechtlichen Ausschreibungsverfahren Dritte gewinnen wollte: Um Dritte zur Vorlage von Angeboten zu bewegen, müsste die ASFiNAG aller Voraussicht nach bei den investitionsintensiven Vorleistungen stark nachbessern. Hinzu kommt der explizit eingeräumte Schadenersatz - abgesehen von jenem, den die Judikatur eventuell darüber hinaus noch zuerkennen wird (müssen). All das kann nicht im Interesse eines verantwortungsorientierten Managements eines Unternehmens der öffentlichen Hand sein.

Nicht nur aus all diesen Gründen, sondern auch im Hinblick auf die laufende Konsultation: *Alternative Kraftstoffe - Überprüfung der EU-Vorschriften für die Infrastruktur Q4/2026* der Europäischen Kommission zur AFIR, in der unter anderem abgefragt wird, ob die AFIR-Ziele für Elektrische- und Wasserstoffladeinfrastruktur ausreichend sind und Fragen der technischen Interoperabilität thematisiert werden, halten wir die BStG-Novelle für zeitlich nicht optimal eingetaktet. Die WKO sieht die Erlassung nationaler - insbesondere technischer - Regelungen, ehe die Ergebnisse der EU-Konsultation feststehen, kritisch. Grundsätzlich sollten nähere Bestimmungen EU-weit einheitlich geregelt werden, da nationale Regelungen gerade bei technischen Standards und Kriterien kontraproduktiv sind. Immerhin ist ohnedies nicht auszuschließen, dass dieser Prozess europaweit teils größere E-Ladestationen-Dichten verlangen wird. Diesfalls ist aber zu erwarten, dass ihnen wesentlich tragfähigere Evidenz zugrundeliegen wird als dem vorliegenden Gesetzesvorschlag, und dass die Kriterien wesentlich differenzierender sein werden.

Die WKO plädiert daher dringend, vom Gesetzesvorhaben in der vorliegenden Form Abstand zu nehmen und den konsensualen Weg zu beschreiten. Als Vehikel kann die im Regierungsprogramm ohnedies vereinbarte Überarbeitung der Mobilitätsmasterpläne dienen - bei gleichzeitiger Eintaktung der Entwicklungen hinsichtlich alternativer Kraftstoffe auf europäischer Ebene. Sollte an der Verordnungsermächtigung festgehalten werden, fordert die WKÖ zumindest eine Einvernehmenskompetenz für das BMWET.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Martha Schultz
Präsidentin

Mag. Jochen Danninger
Generalsekretär

