



Positionspapier | 09/2025

Eichvorschriften für Ladetarifgeräte

Praxisnahe Anpassung der Eichvorschriften für Ladetarifgeräte
in Österreich

Kurzfassung

Für den Erfolg und weiteren Ausbau von Elektromobilität sind kundenorientierte Ladeeinrichtungen¹ eine wesentliche Voraussetzung. Ein wichtiger Schritt in Richtung Transparenz und Serviceorientierung ist die **Abrechnung der tatsächlich geladenen elektrischen Energie** anstatt der Ladedauer.

Dafür braucht es **eichrechtskonforme Ladetarifgeräte**, denn elektrische Energie ist in Österreich gemäß Maß- und Eichgesetz MEG eine eichpflichtige Größe. Zum Schutz der Endkund:innen und zur Sicherstellung fairer Marktbedingungen ist seit über zwei Jahren eine entsprechende Verordnung (Eichvorschriften für Ladetarifgeräte) in Kraft. Ihre praktische Umsetzung bedeutet allerdings einen **hohen Aufwand für Betreiber, Hersteller und Eichstellen**.

Erfüllen Ladestationen die Verordnung nach der vorgesehenen Übergangsfrist (Ende 2025) nicht, müssen diese entweder stillgelegt werden oder dürfen den Ladevorgang nur nach Zeit abrechnen. Es ist davon auszugehen, dass Ladestellenbetreiber sich für die zweite Option entscheiden werden². Für die Kund:innen bedeutet das eine Benachteiligung – selbst im Vergleich zu ungenau gemessener Energie bei nicht geeichten Ladetarifgeräten.

Dieses Positionspapier zeigt die konkreten Problemstellungen auf und beinhaltet Vorschläge für eine **pragmatische Anpassung der Verordnung**. Ziel ist es, zügig sowie kosten- und ressourceneffizient eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur bereitzustellen und auf diese Weise den Erfolg von Elektromobilität zu fördern.

Die Inhalte wurden von Ladestationsbetreibern, Herstellern von Ladestationen sowie Eichstellen eingebracht und vom OVE als Branchenvertretung konsolidiert.

¹ Sowohl die Begriffe Ladeeinrichtung als auch Ladestation werden in Normen sowie Gesetzestexten verwendet und sind gleichbedeutend.

² Die europäische AFIR bestätigt: Kleiner 50 kW Ladeleistung AC darf nach Zeit abgerechnet werden.



Im Folgenden werden die konkreten Problemstellungen und Empfehlungen zu deren Lösung angeführt.

1. Fristenläufe und Reparaturen

1.1 Erst-, Neu- bzw. Nacheichungen von ausnahmsweise zugelassenen Geräten

Ab dem 1. Jänner 2026 dürfen nur mehr Ladetarifgeräte erst-, neu- oder nachgeeicht werden, die den Anforderungen der Verordnung entsprechen. Die Ersteichungen für ausnahmsweise zugelassene Geräte vor Jahresende 2025 stellt sich aufgrund der Kapazitäten der Eichstellen in Österreich und der aktuell erhobenen Anzahl der zu eichenden Geräte (das sind ca. 6.000 Geräte, also 20 % aller öffentlichen Ladepunkte in Österreich) als unpraktikabel dar. Auch die Vorgangsweise im Fall einer Reparatur, die eine Neueichung erfordert, ist wenig pragmatisch: Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein zwingender Geräteersatz einer Ladeeinrichtung, die ausnahmsweise zugelassen ist, aber nach dem 1. Jänner 2026 aufgrund einer Reparatur neugeeicht werden muss, nicht im Sinne des Ausbaus der Ladeinfrastruktur in Österreich. Auch würde das dazu führen, dass staatlich geförderte Geräte nun verschrottet werden müssten.

Empfehlung zu 1.1:

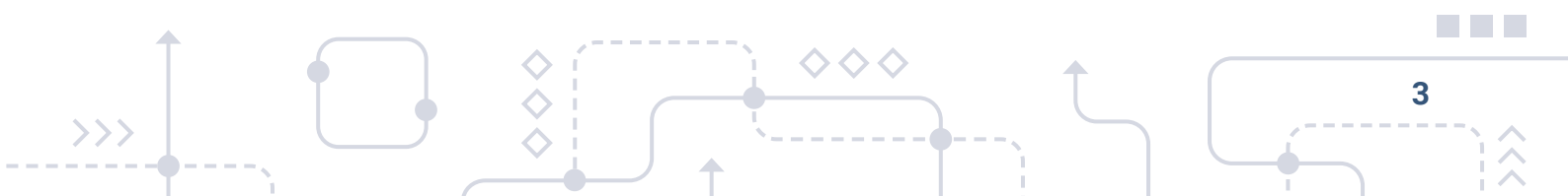
- Ausnahmsweise zugelassene Geräte können bis zum Stichtag 1. Jänner 2027 erstgeeicht werden.
- Im Reparaturfall ist eine Neueichung mit gleicher Frist wie bei nicht ausnahmsweise zugelassenen Geräten (vier Monate) möglich.

1.2 Aufgebrochene Siegel und Anbringung von Sicherungszeichen

Im Zuge von Reparaturen an den geeichten Ladestationen kann es notwendig werden, Siegel aufzubrechen. Ladestationen mit entwertetem Siegel dürfen im rechtsgeschäftlichen Verkehr nicht mehr verwendet werden; d.h. es darf vom Betreiber keine Abrechnung nach kWh erfolgen.

Um die Verwendung von Ladestationen nach Reparaturen bis zur Eichung zu ermöglichen, kann das BEV gemäß MEG § 45 (2) durch Bescheid geeignete physische Personen ermächtigen, nach erfolgter Überprüfung der Messgeräte auf Einhaltung der Verkehrsfehlergrenzen diese mit einem Sicherungszeichen zu verschließen. Dadurch können die Ladestationen bis maximal vier Monate weiter betrieben werden (Abrechnung nach kWh), bevor eine Neueichung durch eine ermächtigte Eichstelle erfolgen muss.

Die Überprüfung auf Einhaltung der Verkehrsfehlergrenzen bedingt den Einsatz von großem und kostspieligem Messequipment, das aus logistischen und wirtschaftlichen Gründen keineswegs zur Standardausrüstung von Servicepersonal für Elektrofahrzeug-Ladestationen zählen kann. In der Praxis würden dadurch mehrere Anfahrten notwendig werden, um eine Ladestation nach einer störungsbedingten Reparatur wieder in den geeichten Zustand zu versetzen. Dadurch wäre die Wirtschaftlichkeit für den Betreiber nicht mehr gegeben.



Empfehlung zu 1.2:

- Verzicht auf die Überprüfung auf Einhaltung der Verkehrsfehlergrenzen nach der Anbringung des Sicherungszeichens bis zur Neueichung durch eine vom BEV ermächtigte Person, wenn Ersatzteile 1:1 ausgetauscht werden.
- Die spätere Neueichung durch eine ermächtigte Eichstelle ersetzt die aktuell vorab geforderte Überprüfung auf Einhaltung der Verkehrsfehlergrenzen. Dadurch kann zumindest eine zusätzliche Anfahrt vermieden werden.

1.3 Eingeschränkte Befugnis der Hersteller zur Neueichung

Auf Antrag erteilt das BEV im sogenannten Anerkennungsverfahren Herstellern die Zulassung zur Ersteichung ihrer Ladestationen im Zuge der Inverkehrbringung. Nach einer Reparatur dürfen Hersteller an ihren eigenen Ladestationen jedoch keine Neueichung nach derselben Prozedur vornehmen, sofern sie keine in Österreich ermächtigte Eichstelle sind.

Hersteller müssen die Betreiber von Ladestationen nach erfolgter Reparatur an eine ermächtigte Eichstelle verweisen, da sie in der Regel selbst keine Neueichung vornehmen dürfen. Auch die Anbringung von Sicherungszeichen schafft hier keine gute Abhilfe (siehe Punkt 1.2).

Empfehlung zu 1.3:

Gleichstellung der Zulassung zur Ersteichung mit der Zulassung zur Neueichung für die genau definierten Bauarten. Hersteller von Ladestationen haben keine Motivation, eine ermächtigte Eichstelle für alle am Markt befindlichen Ladestationen zu werden. Es gibt allerdings ein starkes Interesse, die rechtliche Voraussetzung zu erhalten, um die eigenen Ladestationen kosteneffizient und rasch für die Kund:innen wieder instand zu setzen.

2. Vorgaben für die statistische Kontrolle im Rahmen der Ersteichung

2.1 Problematische Mindeststückzahlen für die Stichprobenprüfung

In der Verordnung ist die Möglichkeit der Ersteichung mittels Stichprobe für ein Los baugleicher Geräte vorgesehen. Dies wird prinzipiell positiv gesehen. Allerdings ist die Ausgestaltung stark an Elektrizitätszähler von Stromnetzbetreibern orientiert, die mit wesentlich größeren Mengen von baugleichen Geräten operieren. Der kleinste Stichprobenumfang liegt bei 50 Einheiten (bei Einfach-Stichprobenprüfung und einem Losumfang von 1200), was in der Regel – insbesondere bei DC-Ladestationen – zu einer 100%-Prüfung führt.



Empfehlung zu 2.1:

Eine Ersteichung mittels Stichprobenprüfung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge sollte dahingehend geändert werden, dass eine Mengenkategorie kleiner als die in der aktuellen Verordnung genannte Mindestgröße der Stichprobe von 50 Geräten³ vorgesehen wird. Dies würde vor allem bei DC-Ladestationen eine wesentlich praktikablere Vorgehensweise darstellen.

Konkret werden folgende Änderungen empfohlen:

Einfach-Stichprobenprüfung (Tabelle 3):

Nr	Losumfang	Stichprobenumfang	Annahme Los	Zurückweisung Los	Ersatzgeräte
0	bis 200	32	0	1	6

Doppel-Stichprobenprüfung (Tabelle 4):

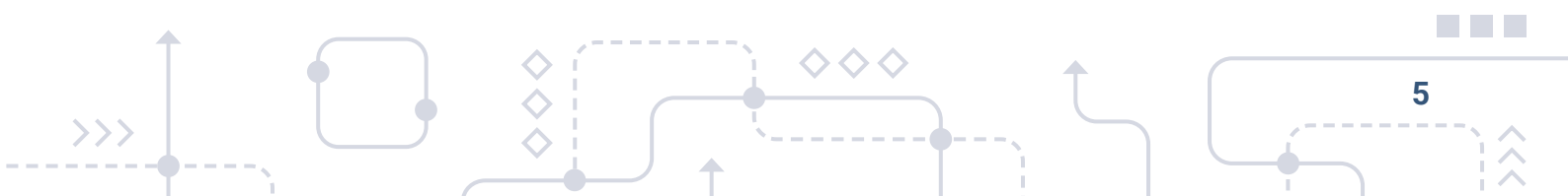
Nr	Losumfang	Stichprobe	Stichprobenumfang	Kumulativer Stichprobenumfang	Annahme Los	Zurückweisung Los	2. Stichprobe	Ersatzgeräte
0	bis 200	erste	20	20	0	2	1	4
		zweite	20	40	1	2		4

2.2 Verpflichtende Stempelung aller erstgeeichten Geräte eines Loses

Die aktuelle Verordnung schreibt nach positivem Ergebnis der Ersteichung eines Geräteloses mittels Stichprobe die Stempelung aller Geräte des Loses vor. Das führt dazu, dass im ersten Schritt die für die Stichprobe ausgewählten Ladeeinrichtungen einzeln angefahren und geeicht werden. Im zweiten Schritt ist es erforderlich, dass alle Ladeeinrichtungen des Loses (Geräte aus der Stichprobe und alle anderen aus dem Los) einzeln (teilweise noch einmal) angefahren und mit einem neuen Aufkleber versehen werden müssen.

Mit dieser Anforderung wird die Methode der Stichprobe sehr aufwändig und damit weitgehend unbrauchbar. Es entstehen hohe Kosten, die an die Endkund:innen weitergegeben werden müssen, bringt aber keinen zusätzlichen Nutzen. Die Information der Eichkonformität wird ohnehin an das zentrale Ladestellenverzeichnis der E-Control gemeldet und ist dort jederzeit von Kund:innen einsehbar.

³ Bei Einfach-Stichprobenprüfung



Ein Vergleich mit dem Prozess bei Elektrizitätszählern im Stromnetz drängt sich auf, bei denen keine Stempelung aller per Stichprobenprüfung geeichten Geräte in der Eichverordnung vorge-schrieben ist.

Zusammengefasst: hohe Kosten, bei keinem Nutzen und jahrelang erfolgreiche Praxis bei Elektrizitätszählern als Vorbild.

Empfehlung zu 2.2:

- Verzicht auf die verpflichtende Nachstempelung aller Geräte im geprüften Los.
- Anerkennung des digitalen Eintrags im Ladestellenverzeichnis der E-Control als ausreichender Nachweis der Eichrechtskonformität bei erfolgreich durchgeführter Stichprobenprüfung.

3. Hoher herstellerseitiger Aufwand spezifisch für Öster-reich – Fehlende gegenseitige Anerkennung der Eich-rechtskonformität

AC- und DC-Ladestationen werden derzeit in Deutschland und in Österreich separaten Verfahren unterzogen, um die Anerkennung der Mess- und Eichrechtskonformität zu erhalten. Unterlagen wie die Baumusterprüfbescheinigung, Betriebs- und Installationsanleitung, Messgeräteliste, Berech-nung der Kabelverluste, etc. werden dabei an die zuständigen Behörden übermittelt, um anschlie-ßend in Deutschland und Österreich nahezu das gleiche Anerkennungsverfahren zu durchlaufen.

Diese komplexen und langwierigen Verfahren kosten somit internationalen Herstellern von Elektro-fahrzeug-Ladestationen in verschiedenen Ländern Ressourcen und Zeit. Nicht zu vergessen sind auch noch die Kosten, welche bei jedem neuen Antrag entstehen.

Auf EWR-Ebene wird derzeit ein Vorschlag zur Überarbeitung der Messgeräte-richtlinie (MID) mit Ergänzung um Ladetarifgeräte diskutiert, mit dem Ziel, den europäischen Binnenmarkt einfacher zu gestalten. Ladetarifgeräte für Elektrofahrzeuge werden in diesem Vorschlag als eigene Mess-geräteklasse definiert.

Der Vorschlag schafft die Voraussetzungen für eine EU-weit einheitliche Anerkennung von Lade-einrichtungen mit Messfunktion, wodurch langfristig separate nationale Zulassungsverfahren (z. B. nach deutschem oder österreichischem Eichrecht) nicht mehr notwendig sind.

Der Vorschlag ist unter CELEX 52025PC0561 einzusehen.

Empfehlung zu 3:

- Rasche Umsetzung der MID-Überarbeitung samt Aufnahme von Ladetarifgeräten, um europaweit einheitliche Zulassungsvorgaben zu gewährleisten.
- Übereinstimmende nationale Umsetzung in Österreich, um die Notwendigkeit eines länderspezifischen Zulassungsverfahrens zu vermeiden.



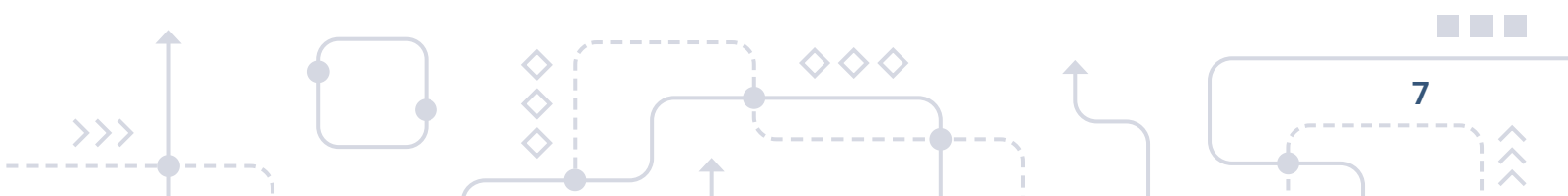
4. Fazit

Die Eichvorschriften für Ladetarifgeräte erfüllen eine zentrale Rolle für den Schutz der Verbraucher:innen und einen fairen Wettbewerb. Die derzeitige Umsetzung führt jedoch zu erheblichen Hürden und läuft Gefahr, die Wirtschaftlichkeit von Betrieb, Instandhaltung und Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu beeinträchtigen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich Fristenläufe und Reparaturen, statistischer Kontrolle bei Ersteichung sowie europaweit einheitlicher Zulassungsvorgaben ermöglichen eine rechtskonforme, aber deutlich praxisnähere Umsetzung der Vorgaben im Sinne aller Beteiligten und der Verbreitung der Elektromobilität in Österreich insgesamt.

Endkund:innen profitieren doppelt:

- Die Bezahlung von elektrischer Energie nach kWh ist weiterhin möglich, was in der Regel preiswerter ist als die Bezahlung von Ladedauer nach Minuten.
- Effizientere Abläufe bei Herstellern und Betreibern reduzieren Kosten und die Notwendigkeit, diese an Endkund:innen weiter zu geben.



Ansprechpartner:

Roman Eichinger

Leitung Academy, Mitgliederservice
Technologie- & Innovationsmanagement

OVE Österreichischer Verband für Elektrotechnik

Eschenbachgasse 9 | 1010 Wien
T +43 664 962 38 15
r.eichinger@ove.at

Über den OVE:

Der OVE Österreichischer Verband für Elektrotechnik gestaltet als unabhängige Branchenplattform die Zukunft der Elektrotechnik und Informationstechnik aktiv mit. Der OVE vernetzt Industrie und Gewerbe, Energiewirtschaft, Wissenschaft und Forschung sowie Anwender:innen und fördert mit zahlreichen Weiterbildungsangeboten und Nachwuchsinitiativen den Erfolg der Branche. Als elektrotechnische Normungsorganisation sowie mit seinen weiteren Kernbereichen Zertifizierung und Blitzforschung vertritt der Verband die österreichischen Interessen offiziell in internationalen Gremien.

Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Website: www.ove.at

