

Elektronisch an:  
[verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch](mailto:verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch)

Bern, 18. Dezember 2025

## **Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz zu den Verordnungsänderungen im Bereich des Bundesamts für Energie (BFE) mit Inkrafttreten am 1. Juli 2026**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen, und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr. Sie finden unsere detaillierten Rückmeldungen zu den einzelnen Verordnungsvorlagen nachfolgend.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher  
Geschäftsführerin  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## **Energieverordnung EnV**

### *Art. 4b Pflichten*

*Abs. 4 Bst. b Ziff. 3 und Abs. 4<sup>bis</sup>*

Wir begrüssen, dass Herkunfts nachweise nicht nur von den Nachweisimporten, sondern auch von Brennstoffimporten bei der Vollzugsstelle registriert werden müssen. Wie im erläuternden Bericht erwähnt, kann so die Doppelzählung von Herkunfts nachweisen verhindert werden und das System der Herkunfts nachweise gewinnt an Glaubwürdigkeit.

Die Ausnahme in Art. 4b Abs. 3 für massenbilanzierte Brenn- und Treibstoffe führt zu einer Inkohärenz, da dann de facto HKN aus unbekannten Anlagen und somit unbekannter Qualität mitgeliefert werden. Dieser Absatz ist deshalb zu streichen.

### *Art. 4c Entwertung*

*Abs. 1 Bst. a<sup>bis</sup> und b, Abs. 3 und Abs. 4*

Wir sind mit dieser Änderung grundsätzlich einverstanden. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass die Integrität von HKN im Bereich Biogas weiterhin tief sind. So wird in der Produktion des Biogases oftmals Erdgas verwendet, um den Biogasertrag zu maximieren, statt im Eigenverbrauch ebenfalls Biogas einzusetzen. Solche Schlupflöcher müssen gestopft werden, falls Biogas-HKN in der Erfüllung von Vorgaben angerechnet werden sollen.

### *Art. 12 Vergütung*

Wir begrüssen die vorgeschlagene Ausgestaltung der neu geregelten Abnahmevergütung basierend auf Marktpreisen. Aus unserer Sicht klärt die Verordnung aber nicht abschliessend den Mechanismus, der der Berechnung und Auszahlung der Minimalvergütung zugrunde liegt. Aus diesem Grund schlagen wir folgende Anpassungen vor:

<sup>1</sup> Der Marktpreis für die Vergütung für Elektrizität entspricht dem **stündlichen** Preis am Sportmäkt im Day-Ahead-Handel für das Marktgebiet Schweiz.

<sup>2</sup> Der für die Ermittlung des Differenzbetrags nach Artikel 15 Absatz 1bis EnG massgebende Referenz-Marktpreis entspricht dem vierteljährlich gemittelten Referenz-Marktpreis nach Artikel 15 Absatz 1 der Energieförderungsverordnung vom 1. November 2017. **Der Differenzbetrag wird vierteljährlich für die Elektrizität ausbezahlt, die zu Marktpreisen unter dem Referenz-Marktpreis eingespeist wurde.**

### *Art. 12a Minimalvergütungen*

Wir stimmen der redaktionellen Änderung zu. Angesichts des sich abkühlenden Solarmarkts und der ambitionierten Zwischenziele für den Solar ausbau möchten wir anregen, dass eine Erhöhung der Minimalvergütungen geprüft werden sollte.

#### *Art. 18 Abs. 8 (neu)*

Die Gründung von vZEV können mit hohen individuellen Gebühren belastet werden, was deren Wirtschaftlichkeit senkt. Dabei sind sie aus Sicht des Gesamtsystems interessant, da sie den auf die Solarproduktion abgestimmten Verbrauch fördern und die Netze entlasten. Von verschiedenen Verteilnetzbetreibern werden teilweise hohe Gebühren und für die Gründung und Teilnahme an einer vZEV verrechnet. Die Verordnung soll so angepasst werden, dass keine überhöhten individuellen Kosten und unterschiedliche Tarife verrechnet werden dürfen.

**8 Für die Gründung und die Teilnahme an einem Zusammenschluss zum Eigenverbrauch dürfen Endverbrauchern keine individuellen Kosten oder unterschiedlichen Tarife verrechnet werden.**

#### *Art. 31*

Keine Bemerkungen.

### **Energieeffizienzverordnung EnEV**

Wir begrüssen, dass die Produkte nun auch formell an die EU-Normen angepasst und somit auch die Ressourceneffizienz von Geräten geprüft werden sollen. Gleichzeitig soll aus unserer Sicht das Energielabel für Kaffeemaschinen nicht abgeschafft werden, nur weil sich der Markt zurzeit in eins bis zwei Klassen abspielt. Dies kann sich in Zukunft schnell ändern und eine Wiedereinführung eines Energielabels ist schwierig.

#### *Weitere Anliegen*

##### *Mindestanforderung an die Energieeffizienz von Personenwagen: Klasse F*

Bei fast allen relevanten energieverbrauchenden Produkten gibt es Mindestanforderungen an die Energieeffizienz (Ökodesign-Vorschriften), die das Inverkehrbringen betreffen, unter anderem für Kühlschränke, Geschirrspüler, Waschmaschinen, Tumbler, Lampen, Fernseher, Staubsauger, Klimageräte, Boiler, Heizungspumpen oder elektrische Industriemotoren. Mindestanforderungen an die Energieeffizienz nehmen ineffiziente Produkte vom Markt, schützen Konsumentinnen und Konsumenten vor hohen Energiekosten, und realisieren wichtige Energiesparpotenziale. Sie sind das wichtigste Instrument, um den Energieverbrauch serienmäßig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte zu reduzieren und deren Energieeffizienz zu steigern. Dies zu erreichen, ist der Zweck der EnEV. Die aktuelle Revision der EnEV sollte unbedingt genutzt werden, um die klaffende Lücke bei Personenwagen zu schliessen. Der Energieverbrauch von Personenwagen übersteigt denjenigen der Produkte, für die bereits Mindestanforderungen in Kraft sind, deutlich. Bis heute gibt es für Personenwagen nur indirekte (CO2-Flottenziele für Autos mit Verbrennungsmotoren) respektive gar keine (Elektroautos) Anreize, um die enormen Energieeffizienzpotenziale auszuschöpfen. Die Folgen zeigen sich im ungebrochenen Trend zu immer grösseren, schwereren Automodellen mit hohem Energieverbrauch.

Wir fordern darum Klasse F als Mindestanforderung für das Inverkehrbringen von neuen Personenwagen, ab 1. Januar 2026. Nur Personenwagen der schlechtesten Energieeffizienzklasse G würden nicht mehr zugelassen werden – die schlechtesten Modelle mit dem höchsten Energieverbrauch. Mit Klasse F als Mindestanforderung dürften Automodelle weiterhin zugelassen werden, wenn sie maximal 7.3 Liter/100km (Benzin), 6.7 l/100km (Diesel) respektive 33.0 kWh/100km (Elektroautos) verbrauchen.

Der Verbrauchskatalog des BFE listet über 600 Elektro-, 1'000 Benzin- und Dieselmodelle auf, die diese Verbrauchslimite einhalten. Darunter finden sich Modelle aller Karosserieformen und Antriebe: Vans mit bis zu sieben Plätzen, SUVs, Kombis und Limousinen, Cabrios; darunter auch Modelle mit Vierradantrieb. Mit Klasse F als Mindestanforderung bleibt eine grosse Modellvielfalt auf dem Markt, die alle Bedürfnisse abdeckt. Diese Mindestanforderung ist gut umsetzbar.

#### *Verstärkte Deklarationspflicht in der Autowerbung*

Auf vielen Autowerbungen fehlen die Angaben gemäss Energieetikette. Automodelle mit hohem Strom- oder Treibstoffverbrauch und hohen CO2-Emissionen können beworben werden ohne Angabe des Energieverbrauchs, der CO2-Emissionen und der Energieeffizienzklasse.

Dies, weil gemäss EnEV diese Angaben auf der Werbung nur gemacht werden müssen, wenn das Fahrzeug unter Angabe einer Motorisierungsvariante, weiterer technischer Merkmale oder eines Preises beworben wird.

Wir fordern die Aufhebung dieser Einschränkungen der Deklarationspflicht in der Werbung. Die Angaben zum Energieverbrauch, den CO2-Emissionen und bei Personenwagen der Energieeffizienz-Kategorie sollen auf jeglicher Werbung für ein oder mehrere Fahrzeugmodelle gemacht werden müssen. Konsumenten und Konsumentinnen sollen in jeglicher Werbung für bestimmte Fahrzeugmodelle transparent über diese wichtigen Eigenschaften informiert werden. Auch bei anderen Produktkategorien müssen die Angaben gemäss Energieetikette bei jeglicher Werbung für bestimmte Modelle gemacht werden, etwa bei Waschmaschinen, Waschrocknern und Geschirrspülern.

Wir schlagen folgende Änderungen in Anhang 4.1, Ziffer 5.1 vor:

5.1 Wer ein oder mehrere bestimmte Modelle neuer Personenwagen, Lieferwagen oder leichter Sattelschlepper in Druckerzeugnissen und in visuell-elektronischen Medien unter Angabe einer Motorisierungsvariante, weiterer technischer Merkmale oder eines Preises bewirbt, muss die beworbenen Modellvarianten mit den Angaben zum Energieverbrauch gemäss Ziffer 1.1 und zu den CO2- Emissionen gemäss Ziffer 2.1 oder 2.2 kennzeichnen. Bei Personenwagen ist zusätzlich die Energieeffizienz-Kategorie anzugeben.

#### *Energieetikette: Online-Deklarationspflicht für alle Anbieter von Fahrzeugen*

Fahrzeugimporteure kommen auf ihren Websites, in ihren Preislisten und Online-Konfiguratoren den Deklarationsvorschriften gemäss EnEV nach und machen den Energieverbrauch, die CO2-Emissionen und bei Personenwagen die Energieeffizienzklasse der Modelle sichtbar, weiter auch den Zielwert sowie die durchschnittlichen CO2-Emissionen. Auf den Importeursseiten sind diese Angaben in der Regel vollständig und meist von guter Qualität.

Anders sieht es auf den Websites von Garagen sowie von Anbietern von Leasing oder Autoabos aus. Unsere Kurzrecherche ergab ein sehr uneinheitliches Bild bei den Garagen (sofern diese überhaupt online ihre Modelle zeigen) sowie bei den Anbietern von Leasing und Autoabos.

Insbesondere bei den zwei letzten fehlen die Energie-Angaben oft komplett.

Die Formulierungen in der EnEV (Anhang 4.1 Ziffern 6 und 7) lassen hier offenbar zu, dass nicht für alle Fahrzeuganbieter dieselben Deklarationsvorschriften gelten. Konsumentinnen und Konsumenten sollten aber überall transparent über die Energieangaben informiert werden. Bei Garagen sowie Anbietern von Leasing und Autoabos ist dies besonders wichtig, da sie direkt in Kontakt mit Kundinnen und Kunden stehen.

Entsprechend sollte die EnEV klarer formuliert werden und alle Unternehmen, die Fahrzeuge anbieten, gleichermaßen zur Deklaration der Angaben gemäss Energieetikette verpflichten.

### *Realitätsnahe Angaben für Plug-in-Hybride*

Ein Bericht der Europäischen Kommission<sup>1</sup> hat im März 2024 basierend auf on-board-Verbrauchsmessungen bestätigt, dass Plug-in-Hybride im Durchschnitt 3.5 mal mehr Treibstoff verbrauchen und CO2 ausstossen als gemäss offizieller Messung und Deklaration. Die Problematik ist hinlänglich bekannt und durch zahlreiche Studien mit unterschiedlichen Methoden dokumentiert. Es gibt auch bei Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb eine zunehmende Lücke zwischen deklariertem und Realverbrauch, und zwar im Bereich von 20%. Mit +250% ist die Abweichung bei Plug-in-Hybriden viel grösser und eine Korrektur ist dringend. Hier werden Konsumentinnen und Konsumenten über die viel zu guten Angaben gemäss Energieetikette (Treibstoffverbrauch, CO2-Emissionen, Energieeffizienzklasse) bewusst in die Irre geführt. Und über die viel zu tiefen offiziellen CO2-Emissionen entsteht für die Importeure ein Fehlanreiz, ihre CO2-Flottenziele mithilfe von Verkäufen von Plug-in anstatt reinelektrischer Modelle zu erreichen. Die EU passt zwar ab 2025 die Berechnungsformel an und nähert den angenommenen elektrischen Fahranteil bei Plug-in-Hybriden der Realität an. Allerdings erfolgt diese Anpassung viel zu langsam – in zwei Schritten, 2025 und 2027 –, und sie geht zu wenig weit und reicht nicht aus, um realitätsgerechte Deklarationen für Plug-in-Hybride zu erreichen.

Unsere Forderung:

Die Werte für Treibstoffverbrauch und CO2-Emissionen von Plug-in-Hybridmodellen werden mit dem Faktor 3.5 multipliziert. Die Energieeffizienzklasse basiert auf dem korrigierten Treibstoffverbrauchswert. Der Korrekturfaktor wird sowohl für die Angaben gemäss Energieetikette (EnEV) als auch für die Berechnung der CO2-Flottenemissionen (CO2-Verordnung) angewendet.

### *Hinweis auf Mehr- oder Minderausgaben für Energie auf der Energieetikette*

Die in Art. 44 Abs. 1 Bst. a und d EnG vorgesehenen Informationen werden in der aktuellen Vorlage noch nicht in die Energieetikette für Personenwagen aufgenommen. Verständnis haben wir dafür, dass die Angabe zum Gebrauch über den ganzen Lebenszyklus eines Produktes noch nicht umgesetzt wird. Teilweise z.B. bei den Personenwagen sind die Daten der EU dazu noch nicht verfügbar.

Fragwürdig finden wir hingegen, dass alle anderen mit Art 44 Abs 1 Bst a und d diskussionslos beschlossenen Zusatzinformationen auf den Energieetiketten noch nicht ausgewiesen werden. Alle Angaben für die finanzierelevanten Minder- bzw. Mehrausgaben bei den Energiekosten pro Neuwagenmodell für z.B. 100'000km sind vorhanden (WLTP -Verbrauch in Liter oder kWh oder beides pro 100km \* durchschnittlicher Energiepreis CHF / Liter oder kWh \* 1000). Als Vergleichswert ist für alle Modelle der gleiche, nach Verkaufszahlen gewichtete Durchschnittswert zu wählen. Ein je nach Fahrzeugkategorie unterschiedlicher Vergleichswert ist nicht nötig oder gar zwingend, ist doch auch für CO2 der ausgewiesene Vergleichswert für PKWs aller Kategorien derselbe.

### *Hinweise auf umweltschonendere Fortbewegungsmöglichkeiten in der Autowerbung*

Es ist unbestritten, dass Personenwagen das ineffizienteste und umweltschädlichste Verkehrsmittel des Landverkehrs sind. Eine der zahlreichen Studien, die dies bestätigen, ist der

---

<sup>1</sup> [First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - Climate Action](#)

Fachbericht „Umweltauswirkungen von Personenwagen mit verschiedenen Antriebssystemen“ vom April 2023 des Bundesamtes für Umwelt BAFU.

In Frankreich müssen Konsumentinnen und Konsumenten deshalb in jeglicher Werbung für Personenwagen auf effizientere und umweltschonendere Fortbewegungsmöglichkeiten hingewiesen werden. Konkret muss einer von drei Sätzen auf der Werbung platziert werden, wobei online weitere Infos zur Verfügung gestellt werden. So werden Konsumentinnen und Konsumenten konstruktiv dazu angeregt, kurze Wege zu Fuss oder per Velo zurückzulegen, Fahrgemeinschaften zu bilden oder im Alltag den öffentlichen Verkehr zu nutzen:

- « Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer »
- « Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer »
- « Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer »

Auch wenn nur ein kleiner Teil der Konsumentinnen und Konsumenten diese Vorschläge umsetzt, hat dies vielseitige positive Auswirkungen: weniger Stau, geringere Emissionen von CO<sub>2</sub>, Luftschadstoffen und Lärm, höhere Verkehrssicherheit.

Wir fordern deshalb, dass auch in der Schweiz auf jeglicher Autowerbung auf alternative, effizientere und umweltschonendere Fortbewegungsmöglichkeiten hingewiesen werden muss. Die Sätze aus Frankreich können als Vorlage dienen.

## **Kernenergieverordnung KEV**

Keine Kommentare.

## **Verordnung des UVEK über den Herkunftsnnachweis für Brenn- und Treibstoffe (VHBT)**

### *Artikel 6 Abs. 2bis*

Wir begrüssen, dass die Produktionsdaten neu von einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle beglaubigt werden müssen.

### *Artikel 8 Abs. 1 Bst. c und Abs. 4*

Wir sind mit der vorgeschlagenen Anpassung grundsätzlich einverstanden. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass die Integrität von HKN im Bereich Biogas weiterhin tief sind. So wird in der Produktion des Biogases oftmals Erdgas verwendet, um den Biogasertrag zu maximieren, statt im Eigenverbrauch ebenfalls Biogas einzusetzen. Solche Schlupflöcher müssen gestopft werden, falls Biogas-HKN in der Erfüllung von Vorgaben angerechnet werden sollen. Da die Schifffahrt neu als Abnehmer von HKN auftritt, wurden HKN teurer und somit der Anreiz, die HKN-Menge zu maximieren erhöht. Die Kontrolle der Anlagen wird somit wichtiger und muss zwingend auch die Substrate besser kontrollieren.

## **Energieförderverordnung EnFV**

### *Anhang 6.1*

Die vorgeschlagene Änderung der EnFV würde die Anrechenbarkeit von öffentlichen Abgaben (z.B. Konzessionsabgaben) für Neuanlagen erweitern und bei erheblichen Erweiterungen die zusätzlich durch die Erweiterung ausgelösten Abgaben anrechenbar machen. Es ist allerdings zu beachten, dass vertragliche Abgaben sehr vielfältig sein können. Im Zusammenhang mit sehr hohen Maximalbeiträgen (30 Rp./kWh) für Neuanlagen und Erweiterungen besteht so die Möglichkeit einer Überwälzung nicht gerechtfertigter Aufwände und damit eine missbräuchliche Anwendung.

Die Erhöhung der wirtschaftlichen Attraktivität von Neubauten (auch in ökologisch sensiblen Gewässerabschnitten) ist bezüglich Nachhaltigkeit und insbesondere der Biodiversität kritisch zu beurteilen. Das wird, anders als es die Ausführungen im begleitenden Bericht behaupten, durchaus zu einer weiteren Verschlechterung der Gewässerfunktionen führen. Dies ist zum Beispiel bei durch die KEV geförderte Wasserkraftanlagen ersichtlich, die nun im Zuge der ökologischen Sanierung Wasserkraft oder dem zusätzlichem Ausgleich zurückgebaut werden müssen. Solche Fehlanreize und kolossale Fehlinvestitionen sind unbedingt zu verhindern.

Wenn Abgaben und Leistungen an das Gemeinwesen vollständig anrechenbar sind, verbessert sich die wirtschaftliche Bilanz von Neuanlagen erheblich und dies weitgehend unabhängig davon, ob der gewässerökologischen Eignung des Ausbaus und der jahreszeitlichen Verteilung der Produktion (bzgl. der energiekritischen Wintermonate) und einem absurd hohen Maximalvergütung. Da bereits über 95 % des geeigneten Potentials genutzt werden, bewirkt das vor allem stärkeren Druck auf die restlichen, vielfach ökologisch sensiblen Gewässerabschnitte. Ökologische Schäden und damit verbundene Kosten (Fischereiverluste, Verlust von Erholungsnutzungen, negative Folgen für Biodiversität) werden in der Förderberechnung ebenfalls nicht angemessen berücksichtigt. Statt dass "Best Practice" gefördert wird, wird die Minimalerfüllung im Sinne gesetzlicher Mindestmassnahmen belohnt.

Die vorgeschlagene Anpassung macht Neubau- und Ausbauprojekte wirtschaftlich attraktiver – auch in ökologisch sensiblen Gewässerstrecken.

Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht drohen Fehlinvestitionen (Neubau statt kosteneffizienter Modernisierungen/Sanierungen), externe Umweltkosten, Rechtsrisiken und begrenzter Nutzen v.a. im Hinblick auf die so dringende Winterproduktion. Damit wird einer wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Energieproduktion gemäss Verfassung zuwidergehandelt. Eine sachgerechte Wasserkraft-Förderpolitik muss ökologische Vorgaben respektieren, Modernisierung priorisieren und gezielt in Speicher- und Systemdienstleistungen investieren.

ANTRAG:

Auf die Anpassung ist zu verzichten.

Eventualiter:

Die Art von Abgaben und Leistungen, die anrechenbar sind, ist klarer und abschliessend festzuhalten, um einem Missbrauch vorzubeugen.

Anhang 6.1 Ziffer 4.1.1

#### **Bst g: Einschränkungen bei der Anrechenbarkeit von Abgaben und Leistungen (neu)**

Bei ökologischen Ergänzungsmassnahmen und Auflagen sind Abgaben und Leistungen grundsätzlich anrechenbar. Es ist sicherzustellen, dass nur solche Aufwendungen berücksichtigt werden, die tatsächlich einen nachweisbaren ökologischen Mehrwert schaffen.

Bei erheblichen Erweiterungen sind nur diejenigen Abgaben anrechenbar, die unmittelbar und ausschliesslich durch die Erweiterung zusätzlich ausgelöst werden; freiwillige ökologische Ausgleichsleistungen sind nur anrechenbar, sofern sie über die gesetzlichen Anforderungen hinaus einen nachweisbaren Biodiversitätsgewinn erbringen und in einem zweckgebundenen Renaturierungsfonds zur Kompensation von Eingriffen deponiert werden.

## Anhang 2.1

Angesichts der rückläufigen Ausbauzahlen bei den Solaranlagen aber ambitionierten Zwischenzielen bis 2030 fordern wir zusätzlich die Erhöhung der Einmalvergütung. Die Einmalvergütung wird heute bei rund 15% der Investitionskosten festgesetzt. Die diesjährigen Ausbauzahlen zeigen, dass dies nicht genügt, um unverändert hohe Investitionsentscheidungen zu erlauben. Laut Gesetz sind bis zu 30% möglich. Aus unserer Sicht muss der gesetzliche Spielrahmen unbedingt ausgenutzt und die Einmalvergütungen erhöht werden. Diese Erhöhung kann an zusätzliche Bedingungen geknüpft sein, wie ein netz-/systemdienlich betriebener Batteriespeicher, die Beschränkung der maximalen Einspeiseleistung oder ein hoher Winterstromanteil.

Zusätzlich soll bei den Auktionen für die gleitenden Marktprämien für grosse PV-Anlagen das mögliche Maximalgebot von 9 Rp./kWh erhöht werden. Dieser Wert entspricht dem durchschnittlichen Zuschlagswert der letzten Aufdachanlagen-Ausschreibungen in Deutschland. Dies bedeutet, dass ein Grossteil der Anlagen, die in Deutschland einen Zuschlag bekommen haben, über diesem Wert angeboten haben. Angesichts der grundsätzlich höheren Kosten in der Schweiz ist dieses Vorgehen unverständlich. Es ist nicht erstaunlich, dass das Interesse an den ersten Auktionsrunden deshalb sehr gering war. Die Erhöhung des Maximalgebots gibt mehr Projekten – auch kleineren – die Chance, eine gleitende Marktprämie zu erhalten, wenn dieses Fördersystem für diese Projekte interessanter sein sollte, als ein Investitionsbeitrag. Schliesslich sollen spezielle Auktionen für gleitende Marktprämien spezifisch für Winterstrom durchgeführt werden. Dies fördert die Versorgungssicherheit und Fördereffizienz.

## Stromversorgungsverordnung StromVV

### Art. 4 Abs. 3

Wir begrüssen die vorgeschlagene Änderung und schlagen nachfolgende Präzisierung vor.

<sup>3</sup> Für die Berechnung der anrechenbaren Energiekosten gelten die folgenden Grundsätze:

e. Im Rahmen der Vergütung nach Artikel 15 Absatz 1 EnG sind die folgenden Kosten anrechenbar:

1. mit Abnahme des HerkunftsNachweises: maximal die Gestehungskosten nach Artikel 4 Absatz 3 in der am 1. Juli 2024 geltenden Fassung abzüglich allfälliger Fördermittel nach Artikel 4a in der am 1. Juli 2024 geltenden Fassung, oder, falls der **der** schweizweit harmonisierte Preis nach Artikel 15 Absatz 1 EnG über den Gestehungskosten liegt, maximal dieser Preis zum Zeitpunkt der Einspeisung **zuzüglich der Vergütung für die HerkunftsNachweise**.

### Art. 19g Abs. 8 (neu)

Die Gründung von LEG können mit hohen individuellen Gebühren belastet werden, was deren Wirtschaftlichkeit senkt. Dabei sind sie aus Sicht des Gesamtsystems interessant, da sie den auf die Solarproduktion abgestimmten Verbrauch fördern und die Netze entlasten. Von verschiedenen Verteilnetzbetreibern werden teilweise hohe Gebühren und für die Gründung und

Teilnahme an einer LEG verrechnet. Die Verordnung soll so angepasst werden, dass keine überhöhten individuellen Kosten und unterschiedliche Tarife verrechnet werden dürfen.

**8 Für die Gründung und die Teilnahme an einer lokalen Elektrizitätsgemeinschaft dürfen Endverbrauchern keine individuellen Kosten oder unterschiedlichen Tarife verrechnet werden.**

#### *Art. 19h Reduktion des Netznutzungstarifs*

Das Interesse an LEG ist unter den heutigen Rahmenbedingungen gering. Aus Sicht des Gesamtsystems sind sie aber interessant, da sie den auf die Solarproduktion abgestimmten Verbrauch fördern und die Netze entlasten. Mit dem aktuellen Netzrabatt lohnen sich LEG wirtschaftlich nicht. Dieser soll deshalb reduziert werden und dadurch auch die tatsächliche Netzbelaistung der LEG abbilden, die ja nicht alle Netzebenen benützen. Ausserdem soll die Differenzierung zwischen den Netzebenen eliminiert werden, um das System weniger komplex aber attraktiv zu gestalten.

1 Der Abschlag auf dem Netznutzungstarif, den die Teilnehmer der Gemeinschaft für den Bezug von selbst erzeugter Elektrizität geltend machen können (Art. 17e Abs. 3 StromVG), beträgt **40 60** Prozent ihres Netznutzungstarifs nach Artikel 18 Absatz 3.

2 Zum Abschlag berechtigt ist die Elektrizitätsmenge nach Artikel 19g Absatz 4 Buchstabe b.

**3 Kann die in der Gemeinschaft selbst erzeugte Elektrizität aus netztopologischen Gründen und aufgrund der Anschlusssituation der verschiedenen Teilnehmer nicht ohne Transformation der Spannung von jeder Erzeugungsanlage zu einem beliebigen Endverbraucher der Gemeinschaft gelangen, verringert sich der Abschlag für alle Endverbraucher der Gemeinschaft auf 20 Prozent.**

#### *Weiteres Anliegen*

Batteriespeicher bieten wichtige Flexibilitäten bei der Integration von grossen Mengen unflexibel anfallender Stromproduktion. Diese Flexibilität soll aber als Grossspeicher oder Cluster von kleineren Speichern auch wirtschaftlich angeboten werden können. Dafür hat das Parlament in Art. 14a StromVG präzisiert, dass Speicher ohne Endverbrauch auch kein Netznutzungsentgelt bezahlen sollen. Nun erheben Netzbetreiber auf Speicher «behind-the-meter», die auch für den Endverbrauch benutzt werden können, teilweise sehr hohe Netzanschlussbeiträge und Leistungstarife, ohne zu berücksichtigen, wann die Speicher ein- und ausspeisen. Aus Gesamtsystemsicht wäre es sinnvoll, wenn auch solche Speicher Netzstabilisierungs- und Regelleistungsdienstleistungen anbieten könnten und diese nicht durch Leistungstarife unnötig verteuert werden. Das Gleiche gilt übrigens für die flexible Verbrauchssteuerung. Eine Regelung soll schnellstmöglich angegangen werden, um alle verfügbaren Mittel und Technologien ihren Fähigkeiten entsprechend dem Gesamtsystem zugutekommen lassen können.