

**NATIONALRAT**

Wintersession 2023

**23.051 n Energiegesetz. Änderung (Beschleunigungserlass) (UREK)****Antrag Grossen Jürg**

vom 20. Dezember 2023

*Bundesgesetz über die Stromversorgung vom 23. März 2007 (SR 734.7)**Art. 14a*

4<sup>bis</sup> (neu) Messungen, die für den Nachweis der Elektrizitätsmengen nach Absatz 4 Bst. a erforderlich sind, dürfen in Abweichung von Art. 17a und Art. 17a<sup>bis</sup> mit beim Speicher bereits vorhandenen Messgeräten erfolgen. Der Bundesrat regelt die Anforderungen an diese Messgeräte und die Datenübermittlung an die Netzbetreiber.

**Begründung:****Vehicle to Grid tatsächlich ermöglichen**

Im Rahmen des Mantelerlasses wurde mit Art. 14a Abs. 4 Bst. a die Möglichkeit geschaffen, dass Speicher mit Endverbrauch das Netznutzungsentgelt zurückerstattet erhalten, das für die Ladung des Speichers fällig wurde, sofern der Speicher später diese Energie wieder ins Netz zurückspeist.

Gerade das Potenzial von Vehicle to Grid ist zukünftig immens und ein matchentscheidender Faktor, um die Integration der erneuerbaren Stromproduktion ins Netz zu erleichtern und teure Netzausbauten zu vermeiden. Das insgesamt riesige Speicherpotential der Elektrofahrzeuge besteht aus vielen kleinen Speichern, die je einzeln nur verhältnismässig wenig Energie in Netz zurückspeisen. Wenn nun für jeden dieser kleinen Speicher auf Kosten des Speicherbetreibers ein zusätzlicher Smart Meter installiert werden muss, ist das ökonomisch und ökologisch nicht verhältnismässig und erstickt Vehicle to Grid im Keim. Ein zusätzlicher Smart Meter ist insbesondere auch technisch nicht notwendig, weil diese Speicher (in der Ladestation und/oder im Fahrzeug) bereits über Messgeräte verfügen, welche es ermöglichen, die relevanten Elektrizitätsmengen zu ermitteln. Im Zeitalter der Digitalisierung ist es möglich, diese Daten zu sammeln und an die Netzbetreiber zu übermitteln.

Damit das Potential von Vehicle to Grid tatsächlich genutzt werden kann, braucht es für eine praxistaugliche Umsetzung eine zusätzliche Präzisierung im Gesetz. Es handelt sich dabei nicht um eine versteckte Liberalisierung des Messwesens. Die Messhoheit für die Messungen am Netzanschlusspunkt liegt nach wie vor bei den Verteilnetzbetreibern. Für die Detailmessungen hinter dem Netzanschlusspunkt, welche für die Umsetzung der Netznutzungsentgeltrückerstattung für Speicher mit Endverbrauch notwendig sind, sollen jedoch bereits vorhandene Messgeräte verwendet werden dürfen. Anwendungsfälle von Vehicle to Grid wie Laden am Arbeitsplatz (am Mittag, wenn die Sonne scheint) und Entladen zu Hause (am Abend) erfordern es, die Lade- und Entladevorgänge der Elektrofahrzeuge pro Fahrzeug zu erfassen. Es ist offensichtlich nicht ein gangbarer Weg, dass die Verteilnetzbetreiber in jedes Elektrofahrzeug einen Smart Meter einbauen lassen. Das ist weder ökonomisch noch technisch sinnvoll und auch nicht praxistauglich.

## CONSEIL NATIONAL

Session d'hiver 2023

### [23.051](#) n Loi sur l'énergie. Modification (projet de loi pour l'accélération des procédures) (CEATE)

#### **Proposition Grossen Jürg**

du 20 décembre 2023

*Loi sur l'approvisionnement en électricité du 23 mars 2007 (RS 734.7)*

#### *Art. 14a*

4<sup>bis</sup> (nouveau) Les mesures nécessaires pour faire la preuve des quantités d'électricité visées à l'al. 4, let. a, peuvent être effectuées avec les appareils de mesure déjà présents sur les installations de stockage, par dérogation à l'art. 17a et à l'art. 17a<sup>bis</sup>. Le Conseil fédéral fixe les exigences relatives à ces appareils de mesure et à la transmission des données aux gestionnaires de réseau.

#### **Développement**

Voir texte en allemand