

**STELLUNGNAHME**

**DER REGIERUNG**

**AN DEN**

**LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

**BETREFFEND**

**DIE PRÜFUNG DES ANTRAGS DES LANDTAGS AUF ANPASSUNG DER**

**EIGNERSTRATEGIE FÜR DIE LIECHTENSTEINISCHEN KRAFTWERKE**

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| <i>Behandlung im Landtag</i> |              |
|                              | <i>Datum</i> |
| <b>Kenntnisnahme am:</b>     |              |

**Nr. 84/2023**



## INHALTSVERZEICHNIS

|  | Seite     |
|--|-----------|
| Zusammenfassung .....  | 4         |
| Zuständiges Ministerium.....                                       | 4         |
| Betroffene Stelle .....  | 4         |
| <b>I.   BERICHT DER REGIERUNG .....</b>                            | <b>5</b>  |
| 1.   Anlass.....   | 5         |
| 2.   Allgemeines .....   | 6         |
| 3.   Die Liechtensteinischen Kraftwerke .....                      | 8         |
| 3.1   Rechtsgrundlagen und Eignerstrategie.....                    | 8         |
| 3.2   Strompreisentwicklung bei den LKW .....                      | 9         |
| 4.   Prüfung des Antrages .....                                    | 10        |
| 4.1   Grundsätzliche Ausführungen.....                             | 11        |
| 4.2   Vermeidung von Doppelförderungen bzw. Überförderungen .....  | 12        |
| 4.3   Regelungsgrenzen der Eignerstrategie .....                   | 14        |
| 4.4   Konflikt mit bestehenden Vorgaben der Eignerstrategie .....  | 14        |
| 4.5   Beihilfenrechtliche Zulässigkeit (EWR-Konformität).....      | 15        |
| 4.6   Verstoss gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz .....          | 17        |
| 4.7   Stellungnahme der Liechtensteinischen Kraftwerke .....       | 17        |
| 5.   Fazit.....  | 18        |
| <b>II.   ANTRAG DER REGIERUNG .....</b>                            | <b>20</b> |
| <br><b>Beilage:</b>  |           |
| –   Schreiben der Liechtensteinischen Kraftwerke vom 20. Juli 2023 |           |

## **ZUSAMMENFASSUNG**

*Der Landtag hat in seiner öffentlichen Sitzung vom 31. Mai 2023 der Überweisung des Antrags zur Anpassung der Eignerstrategie der Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW) der DpL-Abgeordneten Herbert Elkuch und Thomas Rehak vom 2. Mai 2023 an die Regierung zugestimmt. Damit wurde die Regierung beauftragt, die Einführung eines Strompreisdeckels für Privatkunden, Gewerbekunden und Dienstleister in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 und für das Jahr 2024 zu prüfen. Der Auftrag an die Regierung erfolgte gestützt auf Art. 16 Abs. 2b des Gesetzes vom 19. November 2009 über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG).*

*Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag nimmt die Regierung zur beantragten Anpassung der Eignerstrategie Stellung. Sie berücksichtigt dabei insbesondere die gesetzlichen Vorgaben für die Steuerung öffentlicher Unternehmen sowie die staatlichen Beihilfenregelungen des EWR-Rechts. Aus Sicht der Regierung ist die Einführung eines Strompreisdeckels für die LKW abzulehnen. Die Regierung hat bereits Entlastungsmassnahmen zur Abfederung der Energiepreisteigerungen umgesetzt, die zielgerichtet und bedarfsgerecht Haushalte und Unternehmen unterstützen. Ein staatlich verordneter Strompreisdeckel widerspricht marktwirtschaftlichen Grundsätzen und würde zu Doppelförderungen bzw. einer Überförderung führen. Darüber hinaus müsste ein solcher Eingriff in die unternehmerische Freiheit auf einer klaren gesetzlichen Grundlage beruhen und für alle Stromanbieter sowie Kundengruppen diskriminierungsfrei gelten. Eine Anpassung der Eignerstrategie der LKW wäre somit nicht ausreichend. Zudem unterminiert ein Preisdeckel den wichtigen Lenkungseffekt in einer Energiemangellage und behindert Anreize zur Energieeinsparung und Effizienzsteigerung.*

*Die LKW sprechen sich in ihrer Stellungnahme ebenfalls gegen die Einführung eines Strompreisdeckels aus.*

## **ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM**

Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt

## **BETROFFENE STELLE**

Liechtensteinische Kraftwerke (LKW)

Vaduz, 29. August 2023

LNR 2023-1252

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,  
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehende Stellungnahme betreffend die Prüfung des Antrags des Landtags auf Anpassung der Eignerstrategie für die Liechtensteinischen Kraftwerke zu unterbreiten.

## I. **BERICHT DER REGIERUNG**

### 1. **ANLASS**

Der Landtag hat in seiner öffentlichen Sitzung vom 31. Mai 2023 der Überweisung des Antrags zur Anpassung der Eignerstrategie der Liechtensteinischen Kraftwerke (gem. ÖUSG) der Abgeordneten Herbert Elkuch und Thomas Rehak vom 2. Mai 2023 an die Regierung zugestimmt. Damit wurde die Regierung beauftragt, die im erwähnten Antrag beschriebene Anpassung der Eignerstrategie zu prüfen. Der Auftrag an die Regierung erfolgte gestützt auf Art. 16 Abs. 2b des Gesetzes vom 19. November 2009 über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> LGBl. 2009 Nr. 356 idgF.

Gegenstand der beantragten Anpassung der Eignerstrategie ist die Einführung eines Strompreisdeckels durch die LKW für die zweite Hälfte des Jahres 2023 und das Jahr 2024 in den Kundensegmenten Privatkunden, Gewerbekunden und Dienstleister. Der Höchstpreis für den Bezug von Energie ist gemäss Antrag wie folgt festzulegen:

|                    | Hochpreis (in Rp.) | Niederpreis (in Rp.) |
|--------------------|--------------------|----------------------|
| Graustrom          | 19.60              | 15.00                |
| LiStrom Natur      | 19.60              | 15.00                |
| LiStrom Natur plus | 24.60              | 20.00                |

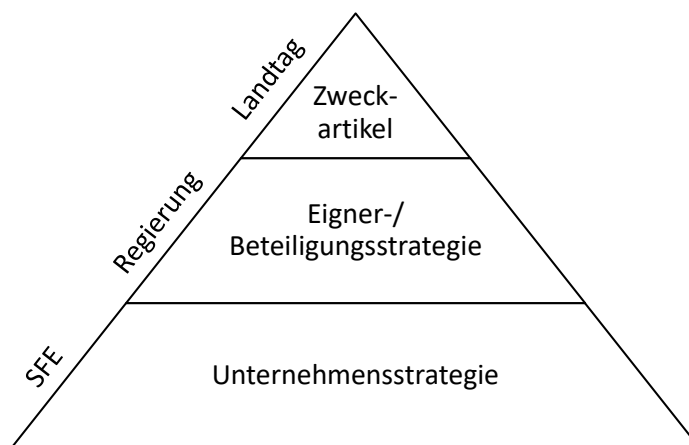
Gemäss Antrag würde sich der Strompreis mit dieser Massnahme um CHF 0.10 pro kWh senken. Laut Antragsteller hätte dies für einen Vier-Personen-Haushalt eine jährliche Entlastung von ca. CHF 450 zur Folge, wobei der oben angegebene Maximalpreis, soweit betriebswirtschaftlich möglich, von den LKW jederzeit unterschritten werden könne.

## 2. ALLGEMEINES

Gemäss Art. 16 ÖUSG legt die Regierung nach Rücksprache mit der strategischen Führungsebene für jedes öffentliche Unternehmen eine Eigner- oder Beteiligungsstrategie fest. Die Eigner- oder Beteiligungsstrategie dient als wichtigstes Steuerungselement der Regierung und ermöglicht, im Rahmen übergeordneter Interessen auf die Entwicklung öffentlicher Unternehmen gezielt Einfluss zu nehmen. Sie gibt die Leitplanken der Unternehmensstrategie vor und beinhaltet sowohl aufgabenbezogene als auch unternehmensbezogene Vorgaben. Die aufgabenbezogenen Inhalte dienen in erster Linie der Konkretisierung der in den Gesetzen meist eher abstrakt gehaltenen Zweckbestimmungen. Unternehmensbezogene Inhalte

können sich unter anderem auf Vorgaben zur Geschäftspolitik, den Finanzen, personellen und infrastrukturellen Ressourcen, dem Risikomanagement, der Unternehmensentwicklung oder der Kontrolle und Transparenz gegenüber den Eignern und Anspruchsgruppen beziehen.

Gemäss Corporate-Governance-Grundsätzen soll die Regierung nicht in das operative Geschäft der öffentlichen Unternehmen eingreifen und diesen die volle operative Autonomie zur Erreichung der definierten Ziele einräumen. In diesem Sinne soll der Staat den Führungsorganen selbständiger Unternehmen die Ausübung der ihnen übertragenen Verantwortlichkeiten ermöglichen und deren Unabhängigkeit respektieren. Insofern darf die Eigner- oder Beteiligungsstrategie nicht in die unentziehbaren Aufgaben der strategischen Führungsebene (SFE) eingreifen und muss der strategischen Führungsebene genügend eigenen Handlungsspielraum belassen.



**Abbildung 1: Mehrstufiger Aufbau strategischer Vorgaben (eigene Darstellung)**

Der Landtag kann die Regierung beauftragen, eine Eigner- oder Beteiligungsstrategie abzuändern. Vor der Auftragserteilung überweist der Landtag das Geschäft der Regierung zur Stellungnahme bis zur übernächsten Landtagssitzung (Art. 16 Abs. 2b ÖUSG). Mit dem vorliegenden Bericht nimmt die Regierung Stellung zum Antrag der Abgeordneten Herbert Elkuch und Thomas Rehak (siehe Kapitel 1).

### **3. DIE LIECHTENSTEINISCHEN KRAFTWERKE**

#### **3.1 Rechtsgrundlagen und Eignerstrategie**

Unter der Firma «Liechtensteinische Kraftwerke» (LKW) besteht eine selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Das Land Liechtenstein ist alleiniger Eigentümer der LKW. Den Rechtsrahmen für die LKW bilden im Wesentlichen das Elektrizitätsmarktgesetz<sup>2</sup> (EMG) und die dazugehörige Elektrizitätsmarktverordnung<sup>3</sup> (EMV), das Kommunikationsgesetz<sup>4</sup> (KOMG) und die dazugehörigen Verordnungen<sup>5</sup> sowie das Gesetz über die Liechtensteinischen Kraftwerke<sup>6</sup> (LKWG). Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Energiemarkt seit der Schaffung des EMG im Jahr 2002 liberalisiert ist. Damit haben alle Stromkunden die freie Wahl ihres Stromlieferanten erhalten. Das EMG und die dazugehörige EMV wurden mehrfach an die Energiemarkt-Liberalisierungspakete der EU angepasst (zuletzt 2019).

Zweck der LKW ist gemäss Art. 3 LKWG die Erzeugung, Beschaffung, Übertragung, Verteilung und Abgabe von sowie der Handel mit elektrischer Energie im In- und Ausland und die Zurverfügungstellung einer Netzinfrastruktur für die elektronische Kommunikation. Daneben kann die LKW gewerbliche oder sonstige Tätigkeiten ausüben, die mit dem Anstaltszweck in Zusammenhang stehen. Gemäss Art. 4 LKWG haben die LKW als Netzbetreiberin nach Massgabe der Elektrizitätsmarktgesetzgebung einen Versorgungsauftrag zu erfüllen. Sie sind insbesondere

---

<sup>2</sup> Gesetz vom 20. Juni 2002 über den Elektrizitätsmarkt (Elektrizitätsmarktgesetz, EMG), LGBl. 2002 Nr. 144 idgF.

<sup>3</sup> Elektrizitätsmarktverordnung (EMV) vom 20. Januar 2009, LGBl. 2009 Nr. 21 idgF.

<sup>4</sup> Gesetz vom 17. März 2006 über die elektronische Kommunikation (Kommunikationsgesetz, KomG), LGBl. 2006 Nr. 91 idgF.

<sup>5</sup> Verordnung vom 3. April 2007 über elektronische Kommunikationsnetze und -dienste (VKND), LGBl. 2007 Nr. 67 idgF und Verordnung vom 13. April 2004 über die Erhebung von Verwaltungs- und Nutzungsgebühren nach dem Kommunikationsgesetz (KomG-Gebührenverordnung, KomG-GebV), LGBl. 2004 Nr. 99 idgF.

<sup>6</sup> Gesetz vom 19. November 2009 über die Liechtensteinischen Kraftwerke (LKWG), LGBl. 2009 Nr. 355 idgF.



verpflichtet, eine reduzierte Stromversorgung des Landes in Notzeiten (Notversorgung) sicherzustellen. Gemäss Art. 5 LKWG stellen die LKW zudem im Sinne von Art. 15 Abs. 1 des Kommunikationsgesetzes eine Netzinfrastruktur für die elektronische Kommunikation nach Massgabe der Kommunikationsgesetzgebung zur Verfügung. Die LKW sind nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und gewinnorientiert zu führen (Art. 15 und 16 LKWG).

Die Anforderungen des Landes als Eigner sind in der von der Regierung erlassenen Eignerstrategie vom 26. August 2014 festgelegt. Demnach ist das Unternehmen kunden-, betriebswirtschaftlich und wettbewerbsfähig zu führen. In Bezug auf die wirtschaftlichen Ziele wird vorgeschrieben, dass die LKW der Bevölkerung und der Wirtschaft möglichst attraktive Preise für qualitativ hochstehende Produkte garantieren soll. Gleichzeitig ist die LKW angehalten, in allen Geschäftsbereichen rentabel zu wirtschaften (Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit). Dadurch soll es der LKW möglich sein, die notwendigen und zukunftsorientierten Investitionen in Netze und Kraftwerke zu finanzieren (Punkt 3.2 der Eignerstrategie).

### **3.2 Strompreisentwicklung bei den LKW**

Infolge des Ukraine-Kriegs waren die LKW im 2021/2022 mit extremen Energiepreissteigerungen an den internationalen Energiemärkten konfrontiert. Die Strompreise an den Grosshandelsmärkten erlebten zuweilen einen Anstieg um bis zu Faktor 20. Die Verknappung des Rohstoffs Energie führte bei unveränderter Nachfrage zu enormen Preisspitzen.

Die Verantwortlichen der LKW haben dennoch entschieden, im Jahr 2022 die Strompreise für Haushaltskunden nicht zu erhöhen. Damit sollte vor allem auch eine Gleichbehandlung mit den sogenannten Sondervertragskunden sichergestellt werden, deren Stromlieferverträge jeweils für ein Jahr abgeschlossen werden und unterjährig nicht abgeändert werden können. Ebenfalls wurden die gestiegenen

Netzkosten nicht an die Kundinnen und Kunden der LKW weiterverrechnet. Dies führte jedoch dazu, dass die LKW selbst erhebliche Mehrkosten im Geschäftsjahr 2022 tragen mussten, was zu einem ausserordentlich hohen Verlust von insgesamt CHF 20 Mio. führte (siehe Geschäftsbericht 2022 der LKW). Aufgrund der höheren Beschaffungskosten war eine Erhöhung der Endkundenpreise für das Jahr 2023 unumgänglich. Bereits Ende September 2022 haben die LKW öffentlich kommuniziert, dass die Energiepreise (ohne Abgaben und Gebühren) für Haushalts-, (Klein-)Gewerbe- und Sondervertragskunden von 8.54 Rp./kWh auf 27.1 Rp./kWh<sup>7</sup> ab 1. Januar 2023 erhöht werden müssen. Unter Berücksichtigung der Abgaben und Netzgebühren bedeutete dies rund eine Verdoppelung des Endkundenpreises.

Mittlerweile sind die Strompreise an den Energiemärkten wieder deutlich gesunken. Die LKW konnten daher per 1. Juli 2023 die Energiepreise für Haushalts-, (Klein-)Gewerbe- und Sondervertragskunden um 20% von 27.1 Rp./kWh auf neu 22.1 Rp./kWh senken. Die Hälfte der von der DpL geforderten Strompreissenkung konnte somit bereits realisiert werden. Gemäss Ankündigung der LKW sind weitere Preissenkungen im 2023 und 2024 geplant.

#### **4. PRÜFUNG DES ANTRAGES**

Der Landtag hat in seiner öffentlichen Sitzung vom 31. Mai 2023 der Überweisung des Antrags zur Anpassung der Eignerstrategie der Liechtensteinischen Kraftwerke (gem. ÖUSG) der Abgeordneten Herbert Elkuch und Thomas Rehak vom 2. Mai 2023 an die Regierung zugestimmt. Damit wurde die Regierung beauftragt, die Einführung eines Strompreisdeckels durch die LKW für die zweite Hälfte des

---

<sup>7</sup> Beim Betrag von 27.1 Rp./kWh handelt es sich um den gewichteten Durchschnittspreis für Energie aus Niedertarif und Hochtarif (jeweils rund 50%).

Jahres 2023 und das Jahr 2024 in den Kundensegmenten Privatkunden, Gewerbe-  
kunden und Dienstleister zu prüfen und hierzu Stellung zu nehmen. Die Regierung  
geht davon aus, dass mit Privatkunden, Gewerbe- und Dienstleister die bei-  
den Kundensegmente Haushalts- und (Klein-)Gewerbekunden (HGK) sowie Son-  
dervertragskunden (SVK) der LKW gemeint sind.

#### **4.1 Grundsätzliche Ausführungen**

Ein staatlich verordneter Preisdeckel widerspricht marktwirtschaftlichen Grund-  
sätzen und stellt ein planwirtschaftliches Instrument dar. Die Preise an den Ener-  
giemärkten ergeben sich aus dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage. Sowohl  
eine hohe Nachfrage als auch ein knappes Angebot lassen die Energiepreise stei-  
gen. Aufgrund der Unsicherheiten über eine ausreichende Verfügbarkeit von Ener-  
gie stiegen die Preise im Jahr 2022 auf Rekordhöhen. Diese ausserordentliche Lage  
in Europa war auf reale Ereignisse bzw. Ursachen zurückzuführen (verminderte  
Gaslieferungen aus Russland, Ausfall von Atomkraftwerken in Frankreich etc.). Ein  
Preisdeckel hingegen suggeriert Normalität und behindert damit den Sparanreiz  
in einer drohenden Mangellage, was die Problematik wiederum zusätzlich ver-  
schärft. Anreize zur Energieeinsparung und zur Steigerung der Energieeffizienz  
werden unterdrückt.

Zudem führt ein genereller Preisdeckel zu ungewissen Kostenfolgen für die LKW  
und den Staat.

Im Begründungstext, S.4 des Antrags der DpL unter dem Titel „Finanzierung der  
Mindereinnahmen“ heisst es:

*Sofern möglich, sollte der mit diesem Antrag geforderte Strompreis-  
deckel in erster Linie durch die LKW finanziert werden. Allerdings soll  
der Staat analog den vom Staat finanzierten Gasreserven, auch hier  
die Haftung für unerwartete finanzielle Risiken übernehmen. Damit*

*würde eine Gleichbehandlung der Stromkunden mit den Gaskunden erreicht, wobei alle Gaskunden ja auch Stromkunden sind.*

Die DpL gehen somit davon aus, dass die LKW die Kosten des Preisdeckels bzw. die staatlich verordneten Strompreise über das normale Geschäftsergebnis ausgleichen können. Je nach Preisentwicklung an den Märkten ist das jedoch alles andere als gewiss. Unter Umständen müssen zukunftsorientierte Investitionen der LKW zurückgestellt werden oder mit zusätzlichen finanziellen Mitteln des Landes finanziert werden.

Die Analogie zwischen der Finanzierung eines Strompreisdeckels und der Finanzierung der strategischen Gasreserve ist zudem irreführend und falsch. Die strategische Gasreserve bezweckt ausschliesslich die Sicherstellung der Gasversorgung im Falle einer Mangellage. Diese Massnahme hat keinerlei Einfluss auf die Gaspreise für Endkunden. Hingegen ist das Ziel des Strompreisdeckels nicht die Sicherstellung der Stromversorgung, sondern die Abfederung der Energiepreise.

#### **4.2 Vermeidung von Doppelförderungen bzw. Überförderungen**

Der Landtag hat im Dezember 2022 ein Entlastungspaket zur Abfederung der Energiepreissteigerungen im Jahr 2023 verabschiedet.<sup>8</sup> Im Bereich «Haushalte» sind dies die Erhöhung der wirtschaftlichen Sozialhilfe, der Ergänzungsleistungen zur AHV-IV (EL) und der Mietbeiträge für Familien, eine einmalige Pauschale für einkommensschwache Haushalte sowie die Unterstützung bei Härtefällen. Mit Bericht und Antrag Nr. 75/2023 schlägt die Regierung dem Landtag eine Ausweitung der Anspruchsberechtigung und eine Erhöhung der Unterstützungsbeiträge für Haushalte vor. Im Bereich «Unternehmen» werden die Stromkosten bei

---

<sup>8</sup> Bericht und Antrag Nr. 129/2022 betreffend befristete Entlastungsmassnahmen zur Abfederung der Energiepreissteigerungen für einkommensschwache Haushalte und energieintensive Unternehmen (Entlastungspaket Energiepreise).

energieintensiven Unternehmen für das Jahr 2023 degressiv subventioniert (Energiekostenzuschuss). Mit diesen Massnahmen werden Haushalte und Unternehmen zielgerichtet und bedarfsgerecht unterstützt.

Im Bereich der Haushalte wurden mit Stand per 17. August 2023 rund 2'150 Haushalte mit der Energiekostenpauschale unterstützt. Der ausgezahlte Betrag beläuft sich auf rund CHF 1'170'000. Pro Haushalt beträgt die Unterstützung durchschnittlich CHF 546. Mit der gemäss BuA Nr. 75/2023 vorgeschlagenen Ausweitung der Anspruchsberechtigung und Erhöhung der Unterstützungsbeiträge für Haushalte wird von zusätzlichen Mehrkosten (Unterstützungsleistungen) in Höhe von CHF 2.3 Mio. ausgegangen. Im Bereich Unternehmen wurden mit Stand per 11. August 2023 rund 30% der eingegangenen Anträge für einen Energiekostenzuschuss durch das Amt für Volkswirtschaft bewilligt und Auszahlungen für die ersten beiden Quartale 2023 in Höhe von insgesamt rund CHF 170'000 vorgenommen. Die Mehrheit der Anträge wurde somit aufgrund einer zu tiefen Energieintensität (< 3%) oder einer zu hohen Gewinnmarge (> 5%) abgewiesen. Dies deutet darauf hin, dass – entgegen den Erwartungen – deutlich weniger Unternehmen eine Härtefallunterstützung in Anspruch nehmen.

Die finanziellen Beiträge an einkommensschwache Haushalte sind deutlich höher, als Stromkosten über den Preisdeckel gesenkt werden. Die Antragsteller gehen für einen Vierpersonenhaushalt bei einer Senkung des Strompreises um 10 Rp./kWh von einer jährlichen Entlastung von ca. CHF 450 aus. Alleine die Energiekostenpauschale beträgt für einen Vierpersonenhaushalt mit der von der Regierung vorgeschlagenen Ausweitung zwischen CHF 1'200 und CHF 2'760. Hinzukommen die Erhöhung der Mietbeihilfen für Familien sowie die Erhöhung der Sozialhilfe.

Die Einführung eines Strompreisdeckels hat ebenfalls das Ziel, die gestiegenen Energiepreise befristet abzufedern und würde im Einzelfall zu Doppelförderungen

bzw. zu einer Überförderung führen. Eine Kombination der beiden Massnahmen ist nach Ansicht der Regierung jedenfalls zu vermeiden.

### **4.3 Regelungsgrenzen der Eignerstrategie**

Eine Eignerstrategie kann Sachverhalte innerhalb des gesetzlichen Rahmens näher spezifizieren und diese allenfalls einschränken. Mit der Eignerstrategie können gesetzliche Vorgaben nicht ausgedehnt, ausser Kraft gesetzt oder umgedeutet werden. Entsprechend können Sachverhalte, die über keine gesetzliche Grundlage verfügen respektive erst geschaffen werden müssen, nicht Gegenstand einer Eignerstrategie sein.

Die unter Kapitel 3.1 erwähnten Rechtsgrundlagen der LKW bieten für sich alleine keine Grundlage für die Einführung eines Preisdeckels. Zudem steht ein Preisdeckel im Widerspruch mit den Vorgaben des LKWG, wonach die LKW ihre Geschäfte betriebswirtschaftlich und gewinnorientiert zu führen hat (Art. 15 und 16 LKWG). Damit ist die Umsetzung eines Preisdeckels über die Anpassung der Eignerstrategie der LKW aus Sicht der Regierung nicht möglich bzw. nicht zulässig.

### **4.4 Konflikt mit bestehenden Vorgaben der Eignerstrategie**

In der Eignerstrategie der Regierung für die LKW legt die Regierung die übergeordneten Ziele für die LKW fest. Dabei hat sie die unternehmerische Autonomie der LKW sowie die Entscheidungsfreiheit des Verwaltungsrates in Bezug auf die Ausgestaltung der Geschäftsstrategie und -politik zu berücksichtigen.<sup>9</sup> Die Einführung eines Preisdeckels steht im Widerspruch zu den wirtschaftlichen und unternehmerischen Zielen wie sie in der Eignerstrategie festgelegt sind:

---

<sup>9</sup> Eignerstrategie für die LKW, 26. August 2014, Kapitel 1 (Grundlagen).

### 3.1 Unternehmerische Ziele

«Die Regierung erwartet, dass die Liechtensteinischen Kraftwerke als selbständiges Unternehmen kunden- und bedarfsorientiert, betriebswirtschaftlich und wettbewerbsfähig geführt werden.» [...]

Wenn die Beschaffungskosten für die Energie über dem Niveau des politisch festgesetzten Preisdeckels liegen – nur in diesem Fall entfaltet der Preisdeckel eine Wirkung – entstehen bei den LKW Verluste aus dem Stromverkauf an ihre Kundinnen und Kunden. Eine betriebswirtschaftliche Führung des Unternehmens wird damit verunmöglicht.

### 3.2 Wirtschaftliche Ziele

«Die LKW sollen der Bevölkerung und der Wirtschaft möglichst attraktive Preise für qualitativ hochstehende Produkte garantieren. Die LKW stellen sicher, dass unter allen Geschäftstätigkeiten keine Quersubventionierung stattfindet und somit alle Geschäftsbereiche für sich rentabel geführt werden (Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit). Die LKW erwirtschaften Gewinne aus der Geschäftstätigkeit zur nachhaltigen Sicherstellung der Finanzierung der notwendigen und zukunftsorientierten Investitionen in Netze und Kraftwerke.» [...]

Mit einem Preisdeckel wird das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit im Geschäftsbereich Energiewirtschaft ausgehebelt. Ausserdem wird mit einem Preisdeckel die gemäss Eigenerstrategie geforderte Sicherstellung der Finanzierung von Investitionen in Netze und Kraftwerke gefährdet.

## 4.5 Beihilfenrechtliche Zulässigkeit (EWR-Konformität)

Es stellt sich die Frage nach der Zulässigkeit bzw. EWR-Konformität eines Preisdeckels. Gemäss EWR-Abkommen sind staatliche Beihilfen für Unternehmen

wettbewerbsverzerrend und daher nur im Ausnahmefall zulässig. In jedem Fall müssen diese vorab bei der EFTA-Überwachungsbehörde (ESA) als staatliche Beihilfe gemäss Art. 61 EWR-Abkommen (EWRA) angemeldet werden.

Eine staatliche Beihilfe liegt bei den Unternehmen, die aufgrund einer Strompreisdeckelung verbilligten Strom erhalten würden, zweifelsohne vor und zwar im Ausmass der Differenz des massgeblichen Strompreises zum gedeckelten Preis. Eine solche Strompreisdeckelung kann somit erst eingeführt und auch in Kraft gesetzt werden, wenn diese von der ESA als mit dem EWR-Abkommen vereinbar erklärt wurde.

Eine weitere potenzielle Hürde liegt in dem von den Antragstellern geforderten Ausschluss einzelner Kundengruppen aus dem Strompreisdeckel. So sollen die Haushalts- und (Klein-)Gewerbekunden sowie Sondervertragskunden von einem Strompreisdeckel profitieren, nicht aber die Grosskunden oder die Kundengruppe Land/Gemeinden und staatsnahe Unternehmen. Damit liegt eine Diskriminierung dieser Kundengruppen vor.

Auch die Entschädigung aus dem Landesbudget für die LKW für den entstandenen Einnahmenverlust muss auf ihre Vereinbarkeit mit EWR-Beihilfenrecht geprüft werden. Derzeit sind Abklärungen mit der ESA zur EWR-Konformität eines Strompreisdeckels im Gange. Gemäss Ersteinschätzung der Stabsstelle EWR handelt es sich beim vorgeschlagenen Strompreisdeckel um eine staatliche Beihilfe gemäss Art. 61 EWRA.

Diese Beihilfe ist nicht diskriminierungsfrei ausgestaltet, da sie ausschliesslich den staatlichen Stromversorger verpflichtet und nur dessen Kunden zugutekommt, dies führt zu einer Wettbewerbsverzerrung. In dieser Form ist eine Genehmigung des vorgeschlagenen Beihilfensystems durch die ESA nicht zu erwarten. Zudem besteht in Kombination mit dem (bereits in der ESA-Entscheidung Nr. 005/23/COL



genehmigten) Energiekostenzuschuss für energieintensive Unternehmen die Gefahr einer Doppel- bzw. Überförderung der begünstigten Unternehmen. Auch diese Tatsache kann ein Hindernis für eine positive Beurteilung durch die ESA darstellen.

#### **4.6 Verstoss gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz**

Seit dem 1. Juli 2023 besteht mit der Athina Energie AG neben den LKW eine zweite Stromanbieterin in Liechtenstein. Gemäss Aufstellung der Kommission für Energiemarktaufsicht sind in Liechtenstein vier weitere Strom-Lieferanten tätig.<sup>10</sup> Eine Festlegung eines Preisdeckels ausschliesslich für eines dieser Unternehmen, wie von der DpL vorgeschlagen, ist aus Sicht der Regierung unzulässig. Mit der Festlegung eines Preisdeckels ausschliesslich für die LKW würden diese gegenüber der Mitbewerberin diskriminiert. Im Falle eines Ausgleichs der Preisdifferenz durch den Staat (à-fonds-perdu oder Darlehen) würde umgekehrt die Mitbewerberin diskriminiert. Eine diskriminierende Einführung eines Strompreisdeckels wäre verfassungsrechtlich als auch EWR-rechtlich unzulässig. Die beantragte Anpassung der Eignerstrategie der LKW kann diese Gleichbehandlung nicht gewährleisten.

#### **4.7 Stellungnahme der Liechtensteinischen Kraftwerke**

Aus Sicht der LKW ist die Einführung eines Strompreisdeckels unbedingt abzulehnen. Die LKW nennen in ihrer Stellungnahme dafür neun Gründe resp. Argumente (siehe Beilage):

- Verletzung betriebswirtschaftlicher Grundsätze und Eigenwirtschaftlichkeit der LKW.

---

<sup>10</sup> [https://www.emk.li/var/m\\_8/80/802/247364/11302940-EMK\\_Liste\\_Lieferanten\\_Stand\\_2021\\_07\\_09-c20ad.pdf](https://www.emk.li/var/m_8/80/802/247364/11302940-EMK_Liste_Lieferanten_Stand_2021_07_09-c20ad.pdf), abgerufen am 11. August 2023.

- Mögliche Wettbewerbsverzerrung und Einschränkung des freien Wettbewerbs.
- Eingriff in die Unternehmensstrategie der LKW und Behinderung einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung.
- Minderung der Kreditwürdigkeit gegenüber Fremdkapitalgebern (Banken) aufgrund staatlicher Eingriffe.
- Erschwerung von Investitionen in Erzeugungsanlagen durch Mindereinnahmen und Verschuldung.
- Erhöhung des unternehmerischen Risikos, das vom Staat getragen werden müsste.
- Fehlende Preissignale für den Verbraucher mit volkswirtschaftlichen und ökologischen Nachteilen.
- Abschreckung potenzieller Wettbewerber der LKW.
- Unsicherheit über die Auswirkungen auf die LKW-Rechnung und die Staatsfinanzen aufgrund ex-ante festgelegter fixer Preise.

## 5. **FAZIT**

Die Einführung eines staatlich verordneten Strompreisdeckels widerspricht marktwirtschaftlichen Grundsätzen und stellt einen weitreichenden Eingriff in die unternehmerische Freiheit der LKW dar. Ein solcher Eingriff erfordert eine klare gesetzliche Grundlage und müsste für alle Stromanbieter diskriminierungsfrei gelten und umgesetzt werden. Die Anpassung der Eignerstrategie der LKW ist hierzu nicht das geeignete Mittel. Zudem unterminiert ein Preisdeckel den wichtigen Lenkungseffekt in einer drohenden Energiemangellage und behindert Anreize zur Energieeinsparung und Energieeffizienzsteigerung.

Das vom Landtag im Dezember 2022 verabschiedete Entlastungspaket «Energiepreise» enthält bereits umfangreiche Massnahmen, um Haushalte und Unternehmen zielgerichtet und bedarfsgerecht zu unterstützen. Die Einführung eines generellen Preisdeckels würde im Einzelfall zu Doppelförderungen bzw. zur Überförderung führen. Zudem führt ein genereller Preisdeckel zu ungewissen Kostenfolgen für die LKW und den Staat.

Neben der LKW gibt es in Liechtenstein weitere fünf Strom-Lieferanten. Seit dem 1. Juli 2023 besteht für auch für Haushalte und (Klein-)Gewerbekunden ein Konkurrenzangebot der Athina Energie AG, wodurch sich bei einer Einführung eines Strompreisdeckels ausschliesslich mittels Eignerstrategie für die LKW eine unzulässige Diskriminierung ergäbe.

Aus den genannten Gründen spricht sich die Regierung grundsätzlich gegen die Einführung eines Strompreisdeckels für liechtensteinische Energieunternehmen und insbesondere gegen die beantragte Anpassung der Eignerstrategie der LKW aus.

## II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

### Antrag,

der Hohe Landtag wolle diese Stellungnahme zur Kenntnis nehmen und von einer Beauftragung der Regierung zur Anpassung der Eignerstrategie der Regierung des Fürstentums Liechtenstein für die Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW) absehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES  
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

*gez. Dr. Daniel Risch*

Regierung des Fürstentums Liechtenstein  
Ministerium für Inneres, Wirtschaft und  
Umwelt  
Sabine Monauni  
Peter-Kaiser-Platz 1  
9490 Vaduz

Datum 20. Juli 2023  
Ihr Kontakt Philipp Elkuch, Gerald Marxer  
Telefon +423 236 01 00  
E-Mail philipp.elkuch@lkw.li; gerald.marxer@lkw.li  
Thema **Vorstoss der DpL zur Anpassung der Eigenerstrategie für die LKW: Strompreisdeckel**

Sehr geehrte Frau Regierungschef-Stellvertreterin

Wie im Rahmen des Quartalsgesprächs vom 7. Juli 2023 vereinbart, nehmen wir gerne Stellung zum Vorstoss der Demokraten pro Liechtenstein (DpL) zur Anpassung der Eigenerstrategie der Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW) vom 2. Mai 2023 mit dem Ziel, einen Strompreisdeckel für das zweite Halbjahr 2023 und das Jahr 2024 einzuführen.

1. Einzelne Aussagen des Vorstosses möchten wir kommentieren resp. richtigstellen:

### Strompreis 2022:

Die Endkundenpreise für die Haushalts- und Gewerbekunden (HGK) und die Sondervertragskunden (SVK) werden jeweils im August für das Folgejahr festgelegt. Somit war das für das Lieferjahr 2022 im August 2021 der Fall. Zu diesem Zeitpunkt notierten die Terminmarktpreise für die Folgejahre zwar etwas höher (v.a. wegen tiefen Füllständen in den Gaslagern Europas und steigenden Gaspreisen), aber noch deutlich unter 100 CHF/MWh.

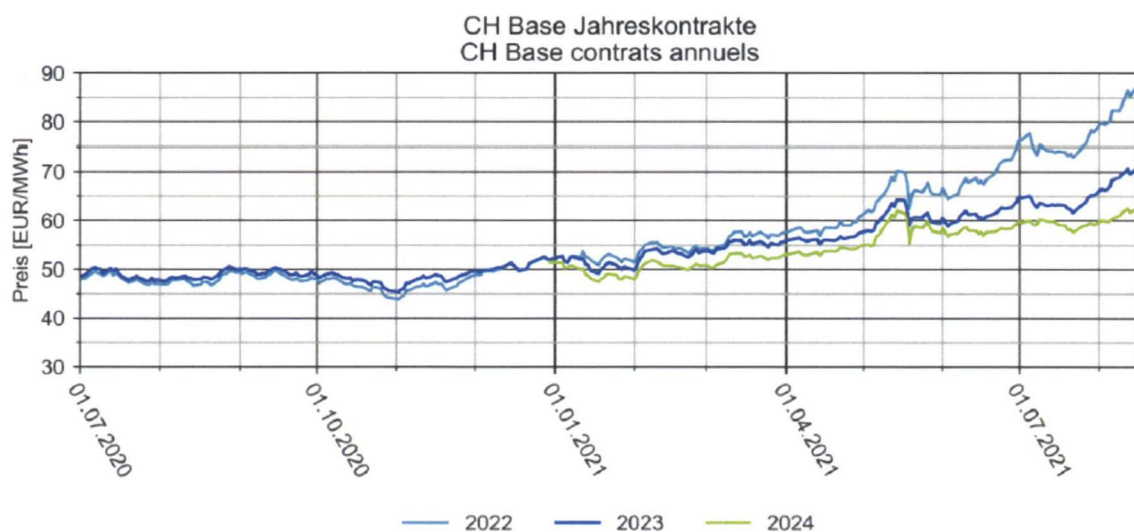


Abbildung 1: Terminmarktbericht vom 17. August 2021 der ELCOM

Neben den bereits beschafften Terminmarktmengen für 2022 fanden in die Berechnung der Preise für die HGK und SVK-Kunden die prognostizierte Eigenproduktion, der Langfristvertrag und die Produktion aus Kraftwerksbeteiligungen der LKW, sowie die Prognosen für Termin- und Spotmarktprodukte Eingang. Für die SVK werden seit vielen Jahren Verträge mit fixen Jahrespreisen abgeschlossen. Entsprechend war eine unterjährige Anpassung der SVK-Tarife, um die Verluste im Jahr 2022 zu reduzieren, für diese Kundengruppe nicht möglich. Bei den HGK wäre die Anpassung möglich gewesen. Allerdings zeigte sich in diesem Kundensegment Mitte 2022, durch die Zuordnung der kostengünstigen Eigenproduktion, noch kein unmittelbarer Handlungsbedarf, weshalb zu diesem Zeitpunkt auf eine Preiserhöhung verzichtet wurde. Eine Preiserhöhung für die HGK für das vierte Quartal hätte nur noch einen geringen Effekt auf den Jahresabschluss gehabt, ausser die Preiserhöhung wäre massiv ausgefallen (eine Preiserhöhung bei den HGK von beispielsweise 10 Rp./kWh hätte das Ergebnis um etwa 2.5 MCHF verbessert).

### Strompreise 2023:

Die Berechnung der Preise für das Jahr 2023 erfolgte im August 2022. Die Beschaffungen für die beiden Kundengruppen HGK und SVK an den Strombörsen erfolgte auch für dieses Lieferjahr nach dem damals gültigen, im Januar 2020 verabschiedeten, Reglement für die Portfoliobewirtschaftung im Geschäftsbereich Stromhandel (SHA). Dieses definiert die Mengen und die Beschaffungszeitpunkte über die drei Jahre vor der Lieferung. Entsprechend mussten für das Lieferjahr 2023 auch in den Zeiträumen (Q4/2021 bis Ende 2022) mit stark steigenden Preisen Beschaffungen getätigt werden.

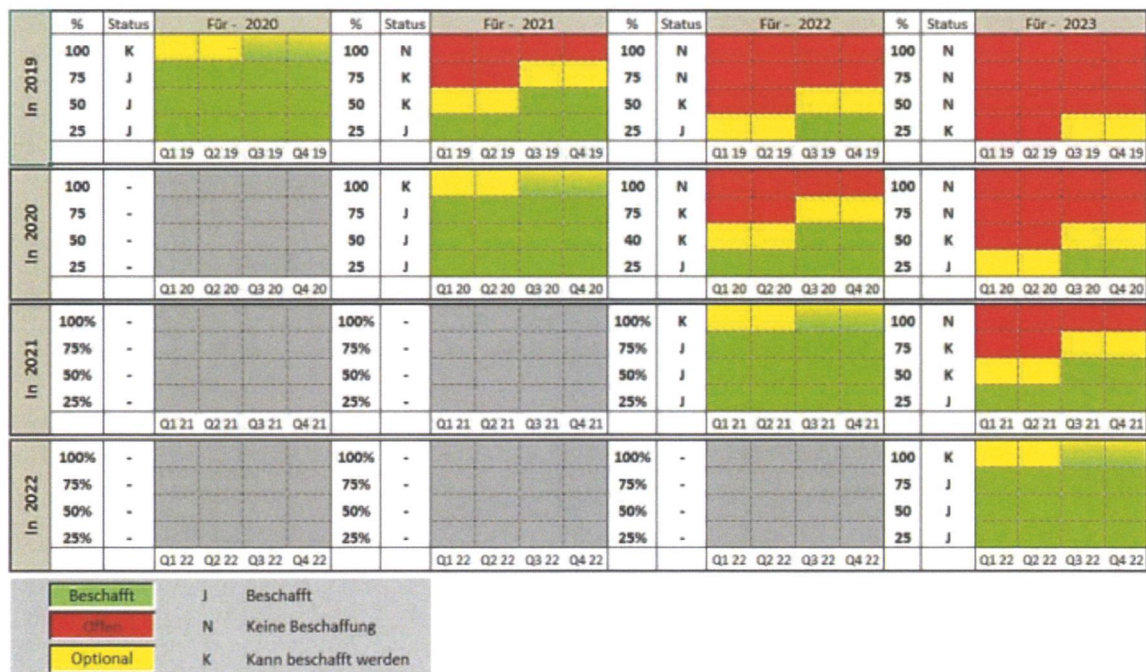


Abbildung 2: Beschaffungszeitpunkte und -mengen gemäss Reglement

Wie hinlänglich bekannt und schon mehrfach kommuniziert waren v.a. der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und die damit verbundenen Lieferengpässe für Erdgas dafür ausschlaggebend. Im August 2022 explodierten die Preise schlagartig. Der damals neu eingesetzte Verwaltungsratsausschuss Energiewirtschaft entschied zusammen mit der Geschäftsleitung v.a. das Q1/2023 einzudecken, um das drohende Risiko weiter steigender Preise zu minimieren.

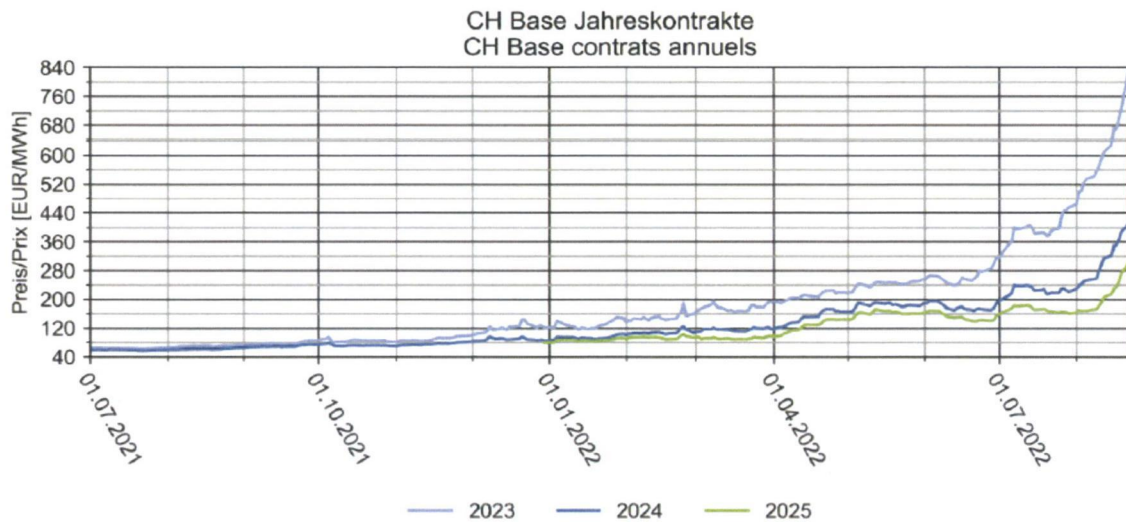


Abbildung 3: Terminmarktbericht vom 23. August 2022 der ELCOM

Bei der Preiskalkulation für HGK- und SVK-Preise für das Jahr 2023 wurden wiederum Eigenproduktion, Beteiligungen, Langfristvertrag, sowie die Terminmarkt- und Spotmarktprognosen mit einbezogen. Wie im Vorstoss der DpL richtig ausgeführt, sind die Spotmarktpreise aktuell deutlich preisgünstiger als in der Prognose im August 2022. Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass v.a. für die ersten beiden Quartale 2023 der grösste Anteil der zu liefernden Energie bereits am Terminmarkt beschafft war. Die fallenden Preise hatten also nur geringfügigen Einfluss auf die tatsächlichen Beschaffungskosten der LKW in diesem Zeitraum. Für das zweite Halbjahr 2023 sind die Einflüsse auf die Beschaffungspreise grösser, weshalb sich der Verwaltungsrat der LKW auf Antrag der Geschäftsleitung in seiner Sitzung vom 20. Juni 2023 dafür ausgesprochen hat, die Preise für HGK und SVK um 5.0 Rp/kWh zu senken. Die Hälfte, der von der DpL gewünschten Strompreissenkung, konnte somit bereits realisiert werden.

#### Finanzierung der Mindereinnahmen:

Wie die DpL richtig feststellt, verfügten die LKW auch aufgrund des Verlustes im Geschäftsjahr 2022, trotz zusätzlichem Fremdkapital, nur noch über eine beschränkte Liquidität. Diese war v.a. im ersten Halbjahr 2023 sehr kritisch, da hohe Rechnungen der Stromlieferanten für die Wintermonate zu bezahlen waren. Die Einnahmen aus den Stromlieferungen an die Kunden der LKW treffen wiederum erst zeitverzögert ein. Der grösste Teil der HGK bezahlt beispielsweise die LKW Rechnungen quartalsweise, wodurch der Zahlungseingang für das erste Quartal nach der Preiserhöhung per 1. Januar 2023 erst Mitte Mai erfolgt. Die Liquiditätssituation der LKW hat sich in den letzten Monaten etwas entspannt, was auch die o.g. Preisreduktion möglich machte.

### **Beschränkte Möglichkeiten der LKW für Fremdkapitalbeschaffung:**

Zur Sicherstellung der Liquidität haben die LKW die Kreditlimite bei der Hausbank, der Liechtensteinischen Landesbank, deutlich erhöhen müssen. Diese gewährte den LKW eine Überbrückungsfinanzierung in der Höhe von 29 MCHF, mit der Auflage, diese innerhalb von drei Jahren zurückzuführen. Diese, aus Sicht LKW, kurze Rückzahlungsdauer hat einen wesentlichen Einfluss auf die Erfolgsrechnung der LKW und somit auch auf die Strompreise. Um diese abzufedern, hat die Regierung bereits entschieden, für das Geschäftsjahr 2023 auf eine Gewinnausschüttung durch die LKW zu verzichten, was den Liquiditätsabfluss im Frühling 2024 deutlich reduzieren wird und zur Senkung der Strompreise HGK und SVK beitragen wird. Um eine weitere Reduktion der Strompreise spätestens auf den 1. Januar 2024 zu ermöglichen sind die LKW aktuell in weiteren Verhandlungen mit der Hausbank.

2. Zum Vorstoss der DpL an sich:

#### **a. Betriebswirtschaftliche Grundsätze / Eigenwirtschaftlichkeit**

Der Artikel 15 Wirtschaftlichkeit und Ökologie des LKW-Gesetzes vom 19. November 2009 lautet: „Die LKW sind nach allgemein anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte zu führen.“ Ein Verkauf von Energie unter den Beschaffungskosten verletzt jedoch diese betriebswirtschaftlichen Grundsätze. Mit einer Festlegung eines Preises für ein Angebot der LKW, wie dies der Strompreisdeckel der DpL fordert, wird das in der Eignerstrategie für die LKW beschriebene Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit verletzt.

#### **b. Wettbewerbsverzerrung**

Der Strommarkt Liechtensteins ist vollständig liberalisiert. D.h. jeder Kunde hat die Möglichkeit seinen Lieferanten selbst zu wählen. Einige grössere Kunden, die bei den LKW in das SVK-Segment fallen würden, nutzen diese Möglichkeit bereits seit mehreren Jahren. Seit anfangs Juli 2023 ist ein neuer Anbieter in Liechtenstein auf dem Markt, welcher explizit die Segmente HGK und SVK der LKW anspricht. Eine Festlegung eines Maximalpreises für die Kunden der LKW wäre ein massiver Eingriff in den freien Wettbewerb und würde, je nach Marktsituation, die Wettbewerber massiv benachteiligen, wenn nicht eine Gleichbehandlung sämtlicher Anbieter für Liechtensteiner Kunden rechtlich bindend vorgegeben werden kann.

#### **c. Eingriff in die Unternehmensstrategie der LKW**

Das Gesetz über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (Öffentliche-Unternehmen-Steuerungs-Gesetz; ÖUSG vom 30. Dezember 2009) legt in Art. 1, Abs.2. zum Gegenstand und Zweck fest: „Es berücksichtigt die Interessen der betroffenen öffentlichen Unternehmen an einer erfolgreichen Entwicklung, ...“.

Im BuA Nr. 53/2009, welcher der Verabschiedung und Einführung des ÖUSGs vorangegangen ist, wird in Art. 3.7.3 zum Inhalt der Eignerstrategie festgehalten: „Auch wo sich Unternehmen in einem liberalisierten Markt bewegen, ist seitens des Eigners eher Zurückhaltung in Bezug auf die aufgabenseitige Zielerreichung zu üben.“

Ein weit gehender Eingriff, wie die Festlegung eines Strompreisdeckels, kann keinesfalls im Interesse der LKW sein, da dies ein massgeblicher Eingriff in die Geschäftstätigkeit und die Unternehmensstrategie der LKW darstellt. Bei einer Umsetzung des DpL-Vorstosses zur Abänderung der Eignerstrategie der LKW wäre in Zukunft mit ähnlich gelagerten



Ansinnen zu rechnen, was eine Festlegung einer nachhaltigen Unternehmensstrategie nahezu unmöglich machen würde.

**d. Minderung der Kreditwürdigkeit gegenüber Fremdkapitalgebern (Banken)**

Ein staatlicher Eingriff in die Preissetzungsfreiheit der LKW würde die Kreditfähigkeit der LKW massgeblich beeinträchtigen. Darlehensgeber werden von willkürlichen Eingriffen in die strategische und operative Freiheit eines Unternehmens abgeschreckt, da die finanzielle Beurteilung und Planbarkeit eines Kreditgeschäfts damit verunmöglicht werden. Ein sicheres regulatorisches Umfeld ist ein wichtiger Faktor bei der Beurteilung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens.

**e. Fehlen von Mitteln für die Investitionen in Erzeugungsanlagen**

Die Mittel für zukünftige Investitionen in Erzeugungsanlagen werden mehrheitlich von den Marktbereichen Produktion, Strombeschaffung und Stromverkauf erwirtschaftet. Eine Strompreisdeckelung führt zu Mindereinnahmen, ggf. zu weiterer Verschuldung, was die Investitionen in die Eigenproduktion (wie sie vielfach von der Politik gefordert werden) erschwert.

**f. Erhöhung des unternehmerischen Risikos**

Grundsätzlich sind die LKW bei Ihren Kosten für die Erzeugung und die Beschaffung dem Markt ausgesetzt. Werden nun die Preise für den Verkauf von Strom begrenzt und nicht den tatsächlich anfallenden Kosten angepasst, so kann das daraus entstehende Risiko nur von staatlicher Seite getragen werden. Dies wiederum widerspricht dem Geiste der Strommarktliberalisierung sowie der Ausgliederung von Staatsunternehmen aus der öffentlichen Verwaltung (siehe ÖUSG).

**g. Fehlende Preissignale für den Verbraucher**

Die fehlenden Preissignale aufgrund eines Strompreisdeckels für den Verbraucher sind sowohl volkswirtschaftlich als auch ökologisch langfristig schädlich.

**h. Abschreckung von möglichen Wettbewerbern**

Potenzielle Wettbewerber der LKW werden abgeschreckt, wenn die Preissetzungsfreiheit nicht mehr gegeben ist und jederzeit mit staatlichen Eingriffen gerechnet werden muss.

**i. Ex-ante Festlegung von fixen Preisen**

Absolute Grössen sind immer heikel, da man sie ex ante berechnen muss, ohne zu wissen, was in der Zukunft passiert. Dadurch sind auch die Auswirkungen auf die LKW-Rechnung und die Staatsfinanzen unklar.

Zusammenfassend ist aus Sicht der LKW eine Festlegung eines Preisedeckels, auch wenn dieser nur befristet ist, aus o.g. Gründen unbedingt abzulehnen. Ein so weitgehender staatlicher Eingriff hätte aus Sicht der LKW auch einen negativen Einfluss auf andere Staatsunternehmen, da diese in Zukunft auch mit Eingriffen rechnen müssten.

Freundliche Grüsse  
Liechtensteinische Kraftwerke



Philipp Elkuch  
Präsident des Verwaltungsrates



Gerald Marxer  
Vorsitzender der Geschäftsleitung