

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Energie  
3003 Bern

Per E-Mail an: [verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch](mailto:verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch)

13. August 2021

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Co-Generalsekretär, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## **Stellungnahme der Grünliberalen zu den zu Änderungen verschiedener Verordnungen im Energiebereich. Geplantes Inkrafttreten am 1. Januar 2022**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlagen und die erläuternden Berichte zu den Verordnungsänderungen im Bereich des BFE mit Inkrafttreten am 1. Januar 2022 und nehmen dazu wie folgt Stellung:

### **Allgemeine Beurteilung der Vorlagen**

Die Grünliberalen unterstützen Revisionen und Präzisierungen zu den Verordnungen. Die Anpassungen schaffen Klarheit und Vereinfachungen für die Betroffenen. Insbesondere die Anpassungen der HKSV führen zu weniger administrativem Aufwand beim Bau von Photovoltaikanlagen. Der Ausbau von Solaranlagen ist essenziell für das Erreichen der ambitionierten Ziele der Energiestrategie. Jedoch führen administrative und regulatorische Vorgaben oft zu Mehrkosten, welche teilweise den Bau von PV-Anlagen verhindern. Die Vereinfachung der Verordnungen ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung. Doch ist die Solarbranche auf weitere Vereinfachungen der gesetzlichen Vorgaben angewiesen, damit der Ausbau von erneuerbaren Energien weiter gesteigert werden kann.

### **Stellungnahme zu einzelnen Elementen der Vorlage**

#### **Revision der Energieverordnung (EnV)**

Die Grünliberalen unterstützen die Revision der Energieverordnung.

In der Praxis hat die Frage der Kostenverteilung für die Erstellung von Erschliessungsleitungen, Transformationskosten und Netzverstärkungen zu Problemen in der Auslegung der Verordnung geführt.

Daher schlagen die Grünliberalen folgende Präzisierungen vor:

#### **Art. 10 Anschlussbedingungen**

Abs. 3 Ist ... Die Produzentin oder der Produzent trägt die Kosten für die Erstellung der dazu notwendigen Erschliessungsleitungen bis zum Netzanschlusspunkt sowie allfällig notwendige Transformationskosten vor dem Netzanschlusspunkt. Transformationskosten und Netzverstärkungskosten nach dem Netzanschlusspunkt trägt der Stromnetzbetreiber. Die ...

### **Art. 39 Zielvereinbarung**

In Art. 39 Abs. 1bis soll festgelegt werden, dass eine Zielvereinbarung alle Massnahmen umfasst, die über ihre gesamte Nutzungsdauer wirtschaftlich sind. Bei diesem Vorhaben handelt es sich bei einer konsequenten Umsetzung um eine massive Verschärfung der Voraussetzungen für die Rückerstattung des Netzzuschlags gemäss EnG und vor allem um eine massive Ausweitung der Bürokratie. Im heutigen Vollzug umfasst eine Zielvereinbarung sämtliche wirtschaftlichen Massnahmen, wobei eine Massnahme dann als wirtschaftlich gilt, wenn die Amortisationsdauer kürzer als acht Jahre (Gebäude und Infrastruktur) resp. kürzer als vier Jahre (übrige Massnahmen) ist. Das ist praxisnaher und zielführender. Entsprechend soll in dem Punkt auf die geplante Anpassung verzichtet werden.

Weiter schlagen die Grünliberalen in Art. 39 Abs. 3 eine Flexibilisierung vor. Neben einem linearen Zielpfad soll auch ein einmaliger Knick im Zielpfad möglich sein, sofern das Gesamtziel nicht tangiert wird. Das ist für viele investitionswillige Unternehmen praxisnaher. Antrag:

Art. 39 Abs. 3 (neu)

Die Zielvereinbarung legt für jedes Kalenderjahr ein Energieeffizienzziel fest. Die Erhöhung der Energieeffizienz ist in der Regel kann sowohl linear auszugestalten als auch mit einem einmaligen Knick im Zielpfad ausgestaltet werden.

### **Teilrevision der Energieeffizienzverordnung (EnEV)**

Den Grünliberalen ist es ein Anliegen, dass die Kunden beim Kauf von Gütern grösstmögliche **Transparenz** über deren Eigenschaften erhalten und ihren Kaufentscheid nicht allein auf den Preis abstützen. Das Vertrauen in eine Deklaration wird durch unabhängige Kontrollen gesteigert und gibt dem Konsumenten mehr Sicherheit bei Kaufentscheidungen. Das heutige System der Energieetikette für Personenwagen ist intransparent, unübersichtlich und anfällig auf Manipulationen. Der Zweck der Verordnung wird bei den Personenwagen nicht nur klar verfehlt, sondern sie informiert irreführend über Produkte und Technologien und betreibt so das sogenannte „Greenwashing“ für Verbrennungsfahrzeuge. Wie kann es sein, dass ein benzinbetriebener SUV (Beispiel BMW X1 sDrive) mit einem Normverbrauch von 6.2/100km und 142g CO<sub>2</sub>/km mit der Energieeffizienzklasse „A“ ausgezeichnet wird? Obwohl der Emissionszielwert um 50% verfehlt wird, profitiert man mit diesem Fahrzeug je nach Kanton sogar von einem Steuerbonus.

In diesem Sinne beantragen die Grünliberalen folgende grundlegende Änderung:

Die Berechnungsgrundlage der Energieetiketten ist grundlegend zu vereinfachen. Alle Personenwagen sollten in einer einzigen Kategorie zusammengefasst werden. Das verwenden mehrere Kategorien führt zur Verwirrung der Konsumenten. Alle Fahrzeuge sollten ausschliesslich nach ihrem Energieverbrauch in die Effizienzklassen A bis G eingeteilt werden, unabhängig von Fahrzeuggrösse, Typ, Gewicht, Antriebsart oder anderen Kriterien. Wer ein Allradfahrzeug mit grosser Anhängelast benötigt, kann konsequenterweise dann nur unter Angeboten z.B. der Effizienzklasse G bis D auswählen. Trotzdem bleibt die Information der überarbeiteten Energieetikette wertvoll, da der hohe Energieverbrauch eines solchen Fahrzeugs transparent ausgewiesen wird und der Konsument hoffentlich seine Anforderungen noch einmal überdenkt oder ein Fahrzeug der Klasse D wählt. Neben dem Energieverbrauch muss auch der CO<sub>2</sub>-Emissionswert auf der Energieetikette aufgeführt werden. Fahrzeuge, welche den CO<sub>2</sub>-Emissionszielwert von 95g CO<sub>2</sub>/km nicht erreichen, dürfen weder die Energieeffizienzklasse A, B noch C erhalten.

### **Zu Anhang 4.1 Angabe des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern:**

*Abschnitt 8 Fahrzeuge mit mehreren Energieträgern*

*Art. 8.2. Bei Fahrzeugen die gemäss Typengenehmigung teilweise elektrisch angetrieben werden und deren Batterien über das Stromnetz aufgeladen werden können, erfolgt die Angabe zum Energieverbrauch, die Berechnung des Benzinäquivalents, die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Treibstoff- und der Strombereitstellung sowie die Einteilung in die Energieeffizienz-Kategorie anhand ~~der Summe aus Treibstoff- und Stromverbrauch des Treibstoffverbrauchs bei einem Betrieb ohne Batterie. Dabei kann eine angemessene Reduktion gewährt werden für einen Anteil Strom, welcher einem Realbetrieb entspricht.~~*

Begründung:

Die Energieeinsparung bei einem Plug-In Hybrid kann nur erfolgen, sofern das Fahrzeug nach jeder Fahrt an der Steckdose aufgeladen wird. Neue Studien zeigen, dass dies nur wenige FahrerInnen so handhaben. Die bestehenden normierten Testverfahren gehen jedoch für jede Fahrt von einer vollgeladenen Batterie aus und überschätzen daher die Energieeinsparungen massiv. Die zusätzliche Ausrüstung des Plug-in Hybriden führt zu einem erhöhten Betriebsgewicht und einem erhöhten Rollwiderstand, was sich in einem gegenüber einem reinen Benziner erhöhten Treibstoffverbrauch äussert.

Plug-In Hybride sind deshalb im Realbetrieb oftmals nicht so effizient wie theoretisch beschrieben. Das sollte sowohl bei der Energieetikette wie auch bei der Berechnung des Flottenverbrauchs berücksichtigt werden.

### **Revision der Energieförderungsverordnung EnFV**

Die Grünliberalen unterstützen die Revision der Energieförderungsverordnung.

#### **Photovoltaikanlagen:**

Die Anpassung der Vergütungssätze der Einmalvergütung für Photovoltaikanlagen sollte um einen Förderbonus für integrierte, angebaute und freistehende Winterstromanlagen (Fassadenanlagen) erweitert werden. Fassadenanlagen erzeugen ca. 1/3 weniger Strom als Flachdachanlagen, jedoch substanzial mehr Winterstrom. Ein Bonus von 30% beim Grundbetrag und beim Leistungsbetrag erscheint daher angebracht.

### **Revision der Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis und die Stromkennzeichnung (HKS)**

Die Grünliberalen unterstützen die Revision der Verordnungen. Die Anpassung des Schwellwerts auf 100 kW für die Beglaubigung von PV-Anlagen ist zu begrüssen.

Aktuell ist der Verteilnetzbetreiber verpflichtet, bei jeder Energieerzeugungsanlage eine separate Messung der Nettoproduktion durchzuführen. Dies obwohl es oft effizienter und erst noch einfacher wäre, wenn der Betreiber des Zusammenschlusses zum Eigenverbrauch einen eigenen Zähler installieren würde und die Messdaten dem Verteilnetzbetreiber in gewünschter Qualität zur Verfügung stellt. Diese Option ist deshalb zwingend zu ermöglichen (vgl. bspw. SMARTER & Kundenschnittstelle Smart Meter, Analyse der verschiedenen Aspekte der Datenlieferung von Selina Davatz und Markus Aepli, Januar 2021).

### **Revision der Verordnung über elektrische Niederspannungserzeugnisse (NEV)**

Die Grünliberalen unterstützen die Revision.

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Isabelle Chevalley und Nationalrat Martin Bäumle, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jürg Grossen'.

Jürg Grossen  
Parteipräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ahmet Kut'.

Ahmet Kut  
Co-Generalsekretär