EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 20.4.2017
C(2017) 2443 final

Geachte voorzitter,

De Commissie dankt de Tweede Kamer voor haar gemotiveerde advies over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen {COM(2016) 765 final}.

Het voorstel maakt deel uit van een breder pakket van ambitieuze maatregelen – het pakket "Schone energie voor alle Europeanen" – waarmee de totstandbrenging wordt beoogd van een goed functionerend en stabiel regelgevingskader dat flexibel genoeg is om in te spelen op de uitdagingen waarvoor de Europese Unie zich geplaatst ziet. Met het pakket wordt nadere invulling gegeven aan de hoofdprioriteiten van de kaderstrategie voor de energie-unie: investeringen aantrekken, innovatie bevorderen, energiemarkten integreren, consumenten mondiger maken en een werkelijk Europese aanpak van het energiebeleid in de hand werken.

Het voorstel tot wijziging van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen vormt een onderdeel van dit pakket en is erop gericht het potentieel voor energie-efficiëntie in de Europese bouwsector te benutten om aldus de overkoepelende doelstellingen van de Europese Unie op het gebied van energie-efficiëntie en het koolstofarm maken van de economie te realiseren. Met dat doel voor ogen is het voorstel op de volgende drie punten toegespitst: de renovatie van bestaande gebouwen versnellen, een actievere energierol toebedelen aan gebouwen ("prosumenten"-visie) en slimme technologieën als hefboom gebruiken om de efficiënte werking van gebouwen te verhogen.

De Commissie heeft terdege nota genomen van de door de Tweede Kamer aan de orde gestelde subsidiariteitsproblemen, met name wat het bepaalde in artikel 8, leden 2 en 6, van het voorstel betreft.

De Commissie wenst vooraf te benadrukken dat zij volledig achter de ambitie staat die ten grondslag ligt aan de Nederlandse geïntegreerde en proactieve strategie waaraan in het gemotiveerde advies van de Tweede Kamer wordt gerefereerd. Net als alle andere voorstellen van het pakket "Schone energie voor alle Europeanen" is het onderhavige voorstel bedoeld als aanvulling op – en geenszins als hinderpaal voor het uitstippelen van – de nationale strategieën van de lidstaten.

Mevrouw Khadija ARIB
Voorzitter van de Tweede Kamer
Postbus 20018
NL – 2500 EA DEN HAAG

Bovendien heeft de Commissie op basis van de bevindingen van de ex-postevaluatie van de bestaande richtlijn zorgvuldig alle mogelijke opties bestudeerd alvorens haar voorstel op te stellen, teneinde de inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel te garanderen. In de toelichting bij het voorstel wordt onderstreept dat de voorgestelde, doelgerichte wijzigingen stroken met het subsidiariteitsbeginsel doordat zij ervoor zorgen dat de lidstaten evenveel flexibiliteit zullen behouden als thans het geval is.

Het voorstel is tevens zodanig vormgegeven dat het volledig in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel. In dit verband wordt in de toelichting bij het voorstel opgemerkt dat "het EU-beleid inzake energie-efficiëntie behoedzaam [is] uitgebreid, waarbij de werkingssfeer wordt beperkt tot de gebieden waar dit beleid noodzakelijk is om de energie-efficiëntiedoelstellingen te verwezenlijken" en dat "het toepassingsgebied van de wijzigingen beperkt blijft tot de aspecten die een optreden van de Unie vereisen".

De Commissie wenst te benadrukken dat ook ten volle met zowel het subsidiariteitsbeginsel als het evenredigheidsbeginsel rekening is gehouden bij het formuleren van de in het gemotiveerde advies van de Tweede Kamer belichte specifieke bepalingen die op de installatie van oplaadpunten en op de definitie van een "slimheidsindicator" betrekking hebben. Deze bepalingen zijn in het voorstel opgenomen nadat was geconstateerd dat er sprake was van tekortkomingen in de regelgeving en de marktwerking, die enkel via een gezamenlijk optreden op EU-niveau naar behoren kunnen worden aangepakt. De geconstateerde tekortkomingen, de gekwantificeerde effecten en de redenering achter de invoeging van de bepalingen in kwestie zijn uiteengezet in de effectbeoordeling waarvan het voorstel vergezeld gaat.

Wat de specifieke punten van zorg betreft die de Tweede Kamer aan de orde heeft gesteld ten aanzien van artikel 8, leden 2 en 6, van het voorstel, verwijst de Commissie naar de bijlage bij deze brief.

De in dit antwoord geformuleerde opmerkingen zijn gebaseerd op het oorspronkelijke voorstel van de Commissie. Dit voorstel doorloopt momenteel het wetgevingsproces, waarbij zowel het Europees Parlement als de Raad is betrokken.

De Commissie hoopt dat de vragen van de Tweede Kamer met de verduidelijkingen in deze brief zijn beantwoord en kijkt ernaar uit de politieke dialoog in de toekomst voort te zetten. In dit verband zij erop gewezen dat de Commissie steeds bereid is een presentatie over de voorstellen aan de leden van de Tweede Kamer te geven om eventuele resterende vragen te beantwoorden, aanvullende toelichtingen te verschaffen en verder van gedachten te wisselen.

Hoogachtend,

Frans Timmermans
Eerste vicevoorzitter

Miguel Arias Cañete
Lid van de Commissie

Bijlage

De Commissie heeft alle punten die de Tweede Kamer in haar gemotiveerde advies aan de orde stelt, zorgvuldig bestudeerd en wenst de volgende verduidelijkingen onder de aandacht te brengen.

Met betrekking tot de in het voorstel tot wijziging van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen vervatte bepalingen die erop gericht zijn de elektromobiliteit te ondersteunen, zou de Commissie willen onderstrepen dat deze steun voor de elektrificatie van de vervoerssector de energie-efficiëntie ervan aanzienlijk zal verhogen en sterk zal bijdragen tot het koolstofarm maken van de sector. De steun vormt derhalve een aanvulling op en doet geenszins afbreuk aan de strategieën van de lidstaten ter bevordering van milieuvriendelijke verplaatsingsmogelijkheden (bv. fietsen of openbaar vervoer).

Met het bepaalde in artikel 8, lid 2, van het voorstel wordt beoogd ervoor te zorgen dat in de Europese Unie een minimumpercentage van de parkeerplaatsen in niet-woongebieden met oplaadpunten voor elektrische voertuigen is uitgerust. Toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur is immers van essentieel belang voor de consumentenacceptatie. In de mededeling die tot de vaststelling van de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen heeft geleid[1], wordt aangegeven dat tegen 2020 in de Unie 8 miljoen oplaadpunten nodig zijn (hetgeen overeenstemt met in totaal 4 miljoen elektrische voertuigen). De uitrol van oplaadpunten op niet publiek toegankelijke plaatsen wordt echter gehinderd doordat het voor het installeren van oplaadpunten in appartementsgebouwen of in niet voor bewoning bestemde gebouwen noodzakelijk is dat de mede-eigenaars toestemming verlenen om in de infrastructuur van het gebouw in te grijpen of om particuliere ruimten te betreden.

De Commissie heeft haar benadering met betrekking tot artikel 8, lid 2, van het voorstel zorgvuldig overwogen. Gezien het feit dat er tegen 2030 ongeveer 78 miljoen parkeerplaatsen zouden zijn in gebouwen met meer dan tien parkeerplaatsen, zou het uitrusten van 10 % van die parkeerplaatsen (ofwel één op tien) met een oplaadpunt een belangrijke bijdrage leveren aan de verwezenlijking van de doelstelling om tegen dat jaar voor 8 miljoen oplaadpunten te zorgen. Het streefcijfer van één op de tien parkeerplaatsen zou garanderen dat de doelgroep enkel bestaat uit grotere gebouwen, van voldoende omvang.

Daarnaast is er in de effectbeoordeling op gewezen dat elektrische voertuigen in woongebieden en in niet-woongebieden met verschillende belemmeringen te maken krijgen, hetgeen tot een verschillende regelgevingsbenadering aanleiding heeft gegeven. Bekabeling is een doeltreffender maatregel voor woongebieden: als een gebouw van tevoren is ingericht voor de latere uitrusting van alle parkeerplaatsen met laadcontacten wanneer en indien zulks noodzakelijk blijkt, dan zal dat de kosten van het installeren van oplaadpunten voor individuele appartementeigenaars aanzienlijk verminderen en tegelijkertijd mogelijke bezwaren van andere mede-eigenaars voorkomen. Bij niet voor bewoning bestemde gebouwen, die doorgaans eigendom zijn van één enkele entiteit, komt het erop aan ervoor te zorgen dat er daadwerkelijk oplaadpunten geïnstalleerd en beschikbaar zijn voor gebruikers van elektrische voertuigen. Een typische categorie niet voor bewoning bestemde gebouwen

[1] COM(2013) 18 final.

die wordt beoogd, zijn kantoorgebouwen (waar chauffeurs hun elektrisch voertuig zouden kunnen opladen terwijl zij aan het werk zijn).

Op grond van deze benadering zijn vervolgens diverse opties voor het toepassingsgebied onder de loep genomen. De analyse heeft uitgewezen dat bij niet-woongebieden niet alleen nieuwe gebouwen en ingrijpende renovaties maar ook bestaande gebouwen moesten worden bestreken, hetgeen over een periode van tien jaar zou leiden tot de uitrol van 90 % van het totale aantal oplaadpunten dat door de bepalingen is voorgeschreven. Aangenomen wordt dat het bepaalde in artikel 8, lid 2, van het voorstel, dat op niet voor bewoning bestemde gebouwen betrekking heeft, alleen al tot de uitrol van naar schatting 3,11 miljoen oplaadpunten zal leiden. Dat is een aanzienlijke hoeveelheid en daarmee zou een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de totstandbrenging van de 8 miljoen oplaadpunten die tegen 2030 benodigd zijn, maar desondanks blijft er dan voor de lidstaten nog veel manoeuvreerruimte over om aanvullende, doelgerichte nationale strategieën te implementeren teneinde de resterende kloof te overbruggen en eventueel zelfs van een grotere ambitie blijk te geven. Daarnaast biedt artikel 8, lid 4, van het voorstel de mogelijkheid openbare gebouwen die reeds onder de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vallen, vrij te stellen. Voorts is in artikel 8, lid 2, van het voorstel bepaald dat lidstaten ook over de mogelijkheid beschikken kleinere ondernemingen (d.w.z. gebouwen die eigendom zijn van en gebruikt worden door kleine en middelgrote ondernemingen) vrijstelling te verlenen van de verplichting om in oplaadpunten te voorzien. Overeenkomstig artikel 8, lid 6, van het voorstel moeten lidstaten "slimheidsindicatoren" voor gebouwen invoeren. Deze maatregel is ingegeven door het besef dat gebruikers en eigenaars van gebouwen in de Europese Unie hun voordeel kunnen doen met slimme technologieën. Het is immers bewezen dat slimme technologieën tot de meest kostenefficiënte oplossingen behoren om de energie-efficiëntie van gebouwen te verbeteren: er is sprake van weinig aanloopkosten en korte terugverdientijden. Dergelijke technologieën optimaliseren niet alleen de energieprestatie van gebouwen, maar werken ook de bewustwording onder gebruikers in de hand en verhogen het comfort in gebouwen. De invoering van een "slimheidsindicator" zou ervoor zorgen dat gebruikers en eigenaars van gebouwen zich rekenschap geven van de meerwaarde van slimme technologieën. De maatregel zelf brengt zeer weinig kosten met zich mee (naar schatting 20 EUR per gebouw) en kan eventueel via bestaande energiecertificeringsregelingen op doeltreffende wijze worden ingevoerd. Daar staat tegenover dat het potentiële effect ervan op energiebesparingen en -uitgaven zeer aanzienlijk is: het wordt geraamd op respectievelijk 8 à 10 miljoen ton olie-equivalent en 8 à 10 miljard EUR per jaar tegen 2030, ten opzichte van het basisscenario waarin de "slimheidsindicator" niet wordt ingevoerd.

De voorgestelde "slimheidsindicator" sluit ook aan bij andere delen van het pakket "Schone energie voor alle Europeanen", en met name bij de wetgeving betreffende de energie-efficiëntie van producten. De Commissie gaat momenteel na of er voor slimme toestellen ecodesign- of energiekeurmerken kunnen worden ontwikkeld. Daarbij wordt in het bijzonder onderzocht hoe huishoudtoestellen, zoals wasmachines en afwasmachines, maar ook verwarmings- en ventilatiesystemen, oplaadstations voor elektrische voertuigen en batterijopslagsystemen, vraagresponsdiensten kunnen ondersteunen. In dezelfde context heeft de Commissie er zich met de goedkeuring op 30 november 2016 van het werkplan inzake

ecologisch ontwerp 2016-2019 als onderdeel van het pakket "Schone energie voor alle Europeanen" toe verbonden na te gaan of systemen voor de automatisering en controle van gebouwen zich lenen voor mogelijke maatregelen in het kader van de richtlijn ecologisch ontwerp of de richtlijn energie-etikettering.

Tot slot zou de Commissie, eveneens in verband met artikel 8, lid 6, van het voorstel, willen opmerken dat het feit dat de "slimheidsindicator" aan de hand van gedelegeerde handelingen zal worden gedefinieerd, garant staat voor een grote en brede betrokkenheid van deskundigen en belanghebbenden. De Commissie is voornemens een technische studie ter zake uit te voeren. Deze studie, die 18 maanden in beslag zal nemen, zal een gedetailleerde analyse van de stand van zaken omvatten en de vrucht zijn van intensieve raadplegingen (bijeenkomsten met stakeholders, een overlegforum, raadpleging van deskundigengroepen van de lidstaten) om ervoor te zorgen dat de "slimheidsindicator" op transparante wijze wordt gedefinieerd, waarbij met de inbreng van alle belanghebbenden rekening wordt gehouden. Daarbij komt nog dat de vaststelling van de desbetreffende gedelegeerde handelingen gecontroleerd zal worden door het Europees Parlement en de Raad, die het recht zullen hebben tegen deze handelingen bezwaar te maken.