

Vergaderjaar 2016–2017

34 636

EU-voorstel: herziening richtlijn energieprestaties gebouwen COM(2016)765¹

E

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2017

Hierbij ontvangt u een afschrift van de brief die ik aan de Tweede Kamer heb gestuurd over het verslag schriftelijk overleg Voortgang inzake het voorstel van de Europese Commissie tot aanpassing van de richtlijn energieprestatie van gebouwen.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
R.H.A. Plasterk

¹ Zie dossier **E160055** op www.europapoort.nl.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2017

Op 25 april 2017 stuurde ik u een voortgangsbrief over het Commissie-voorstel tot aanpassing van de richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) [TK 22 112 nr. 2337]. Op 16 mei jongstleden ontving ik vragen van de commissie voor Wonen en Rijksdienst over dit onderwerp [2017 D13452]. Ik dank de leden van de betreffende fracties voor hun bijdrage. Met deze brief beantwoord ik de vragen en geef ik nadere informatie over de overige stand van zaken, het vervolgproces en de voorlopige appreciatie.

Beantwoording vragen

Door de fracties van de VVD en D66 zijn vragen gesteld over de bepalingen over het installeren van elektrisch vervoer. Deze vragen hebben betrekking op de motivering van de Europese Commissie, het krachtenveld in de Raad, de positie en inzet van het kabinet en de mogelijke effecten van de bepalingen voor de gebouwde omgeving en gebouweigenaren. Hieronder geef ik antwoord op deze vragen. In verband met het vertrouwelijke karakter van de besprekingen in de Raad kan ik in mijn beantwoording niet ingaan op individuele posities van lidstaten.

In het impactassessment bij het wijzigingsvoorstel van de EPBD licht de Europese Commissie toe dat zij bepalingen over infrastructuur voor elektrisch vervoer in het wijzigingsvoorstel heeft opgenomen omdat elektrisch vervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan het koolstofarm maken van de vervoerssector en het vergroten van het aandeel hernieuwbare energie. De Commissie meent dat het stimuleren van infrastructuur voor elektrische voertuigen in de private omgeving van groot belang is, omdat 90% van het opladen naar verwachting in de private omgeving zal plaatsvinden. Op dit moment is regelgeving op Europees niveau alleen gericht op het verhogen van het aantal publieke laadpunten. De Europese Commissie beschouwt dit als een lacune. Volgens de Commissie is Europese interventie noodzakelijk in verband met het EU-breed coördineren van technische specificaties van de infrastructuur en investeringsmomenten.

Ten aanzien van de bepalingen over infrastructuur voor elektrisch vervoer in het wijzigingsvoorstel voor de EPBD, lijkt een ruime meerderheid van de lidstaten in de Raad de verplichtingen voor bestaande utiliteitsgebouwen en woningen die ingrijpend worden gerenoveerd alleen te willen laten gelden voor gevallen waarin de parkeerplaats onderdeel uitmaakt van de renovatie. Hiermee willen lidstaten voorkomen dat gebouweigenaren die de energieprestatie van hun gebouw willen verbeteren maar niet voornemens zijn om de parkeerplaatsen aan te pakken, worden ontmoedigd om renovatiewerkzaamheden aan hun gebouw uit te voeren. Bij woningen is een ruime meerderheid van lidstaten voorstander van het vervangen van de verplichting voor het aanleggen van kabels door een verplichting voor het plaatsen van lege buizen waar in een latere fase kabels doorheen getrokken kunnen worden. Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie voor utiliteitsgebouwen, een oplaadpunt per tien parkeerplaatsen, lijkt een ruime meerderheid van lidstaten te verstrekend te vinden. De discussie richt zich nu op de vraag of de verplichting gericht zou moeten zijn op de aanleg van een beperkter aantal oplaadpunten, het plaatsen van lege buizen in lijn met de verplichting voor woningen of een

combinatie van beide. Omdat (infrastructuur voor) elektrisch vervoer nog steeds onderhevig is aan technologische ontwikkelingen en er op het moment dat de verplichtingen gelden niet altijd vraag zal zijn van de gebouweigenaar- of gebouwgebruikers naar oplaadpunten, gaat de voorkeur van het kabinet vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit en het voorkomen van onnodige lasten in deze discussie uit naar het plaatsen van lege buizen. Dit is door Nederland dan ook, onder parlementair voorbehoud, ingebracht tijdens de laatste bespreking in de Raadswerkgroep op 23 mei jl.

De Europese Commissie schat de benodigde investeringen voor infrastructuur voor vervoer op ongeveer € 2.500 per oplaadpunt en € 350 per parkeerplaats voorzien van bekabeling. Hoewel de Commissie geen inschatting heeft gemaakt van de kosten voor de aanleg van lege buizen, liggen deze kosten naar verwachting aanzienlijk lager dan de kosten voor bekabeling omdat een groot deel van de materiaalkosten komen te vervallen. In de Raad is een meerderheid van lidstaten bij woningen voorstander van het aanleggen van lege buizen. Voor utiliteitsgebouwen zal er naar verwachting in de voorlopige Raadspositie een verplichting opgenomen zijn voor de aanleg van een beperkt aantal oplaadpunten, het plaatsen van lege buizen of een combinatie van beide. Afgezet tegen de kosten voor het bouwen van een nieuw gebouw of de kosten voor een ingrijpende renovatie van een bestaand gebouw zijn dit relatief kleine bedragen. Naar inschatting zullen de bepalingen dan ook geen significant effect hebben op de realiseerbaarheid en prijzen van nieuwbouwprojecten of de keuze om nieuwe gebouwen wel of niet te voorzien van parkeerplaatsen. Ook zullen de bepalingen naar verwachting geen gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de gebouwde omgeving, omdat de bepalingen alleen gelden voor private parkeerplaatsen die al zijn aangelegd bij een gebouw (bestaande bouw die ingrijpend gerenoveerd wordt) of opgenomen zijn in het ontwerp (nieuwbouw).

Door de VVD-fractie zijn tevens vragen gesteld over de slimheidsindicator. Het oorspronkelijke wijzigingsvoorstel bevatte een bepaling voor de Commissie om per gedelegeerde handeling een zogenaamde slimheidsindicator in te voeren, waarmee uitgedrukt kan worden hoe slim een gebouw met de vraag en het aanbod van energie kan omgaan. De besprekingen in de Raad over dit onderdeel zijn nagenoeg afgerond. Omdat het gaat om een nog te ontwikkelen indicator en het op dit moment lastig is om alle effecten te overzien, wil een ruime meerderheid in de Raad waaronder Nederland het gebruik van de slimheidsindicator voor lidstaten vrijwillig maken. Dit houdt in dat lidstaten niet verplicht zijn om de indicator in te voeren of te verwerken in het energielabel.

Ook zijn er vragen gesteld door leden van de VVD-fractie over de voorstellen van de Commissie over het registreren van het daadwerkelijke energieverbruik van bepaalde gebouwen in de energielabeldatabase en het koppelen van financiële maatregelen aan de daadwerkelijk behaalde energieprestatieverbetering door voor en na renovatie een energielabel te vragen aan de gebouweigenaar. De besprekingen in de Raad over het eerste voorstel, het registreren van het daadwerkelijke energieverbruik in de energielabeldatabase, zijn zo goed als afgerond. De meerderheid van de lidstaten in de Raad waaronder Nederland wil geen verplichting voor het registreren van gegevens in de energielabeldatabase, maar wil wel de uitwisseling van gegevens tussen overheidsinstanties vergemakkelijken. Daarom is de bepaling vervangen door een verplichting om, met inachtneming van de Europese en nationale regelgeving ten aanzien van dataprotectie, gebundelde geanonimiseerde gegevens uit de energielabeldatabase te verstrekken als een publieke instantie daar vanuit het oogpunt

van het verzamelen van statische onderzoeksinformatie, om verzoekt. Ook over het tweede voorstel, het koppelen van financiële maatregelen aan de daadwerkelijk energieprestatieverbetering door voor en na renovatie een energielabel te vragen aan de gebouweigenaar, zijn de besprekingen in de Raad bijna afgerond. Een ruime meerderheid van lidstaten waaronder Nederland vindt het niet proportioneel om in alle gevallen een energielabel voor en na renovatie te vragen en wil daarom dat andere, eenvoudigere, methodes ook worden toestaan. Noch in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie, noch in de besprekingen in de Raad is een verplichting voor een minimumenergielabelsprong aan de orde geweest. Mocht een dergelijk voorstel alsnog tegen de verwachtingen in worden ingebracht in de besprekingen in de Raad, dan zal Nederland zich hier nadrukkelijk tegen uitspreken.

Tot slot is er door de leden van de D66-fractie gevraagd in hoeverre de gedetailleerde bepalingen naar verwachting opwegen tegen de nieuwe regeldruk die uit dit voorstel voortvloeit voor Nederlandse bedrijven en consumenten. Zoals in de alinea's hiervoor beschreven is er een meerderheid van de lidstaten in de Raad voorstander van afzwakking van de bepalingen over infrastructuur voor elektrisch vervoer, de slimheidsindicator, het registreren van het daadwerkelijke energieverbruik van bepaalde gebouwen in de energielabeldatabase, het koppelen van financiële maatregelen aan de daadwerkelijk behaalde energieprestatieverbetering. Ook lijkt er in de Raad een meerderheid te zijn voor inperking van de verplichting om bij de installatie, vervanging of verbetering van een technisch bouwsysteem, zoals een boiler, de energieprestatie van het gehele systeem te documenteren en te overhandigen aan de gebouweigenaar (in de volgende alinea wordt dit nader toegelicht). Naar inschatting zal de regeldruk hierdoor sterk afnemen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie, waardoor de lasten naar verwachting op zullen wegen tegen de te verwachten baten.

Overige stand van zaken, vervolgproces en voorlopige appreciatie

Door de fracties in de Kamer zijn geen vragen gesteld over het voorstel om bij de installatie, vervanging of verbetering van een technisch bouwsysteem, zoals een boiler, de energieprestatie van het gehele systeem te documenteren en te overhandigen aan de gebouweigenaar. Omdat de besprekingen in de Raad zich inmiddels in de afrondende fase bevinden en het kabinet dit beschouwt als een belangrijk onderdeel van het wijzigingsvoorstel, wil ik uw Kamer in deze brief graag informeren over de stand van zaken met betrekking tot deze bepaling. Ook op dit onderdeel zijn de besprekingen in de Raad nagenoeg afgerond. Een meerderheid van lidstaten waaronder Nederland wil de verplichting inperken door de bepaling alleen te richten op technische bouwsystemen voor ruimteverwarming, airconditioning en verwarming van water. Verder wil een meerderheid waaronder Nederland de bepaling alleen laten gelden voor veranderingen die ook daadwerkelijk een effect hebben op de energieprestatie van het gebouw. Tot slot wil een meerderheid in de Raad waaronder Nederland in de bepaling expliciet opnemen dat de afgifte van een nieuw energielabel in een dergelijk geval niet nodig is.

Ten aanzien van het vervolgproces heeft het Maltese voorzitterschap tijdens de Raadswerkgroep van 23 mei jongstleden aangegeven dat de besprekingen op technisch niveau op korte termijn worden afgerond. Het voorzitterschap is voornemens het voorstel 14 juni aanstaande op Coreper te agenderen om te komen tot een besluit tussen lidstaten over de voorlopige Raadspositie, zodat dit besluit vervolgens tijdens de Energieraad van 26 juni aanstaande kan worden bevestigd. De besluitvorming vindt plaats bij gekwalificeerde meerderheid. Op dit moment lijkt

voldoende steun voor het voorstel, inclusief de hierboven beschreven wijzigingen, te bestaan. Na het vaststellen van de voorlopige Raadspositie kunnen de onderhandelingen met het Europees Parlement van start gaan.

Alles afwegende is het kabinet voornemens in te stemmen met de Raadsinzet voor de nog volgende onderhandelingen met het Europees Parlement. Het kabinet stelt vast, dat conform de beide gemotiveerde adviezen van het parlement en de kabinetsinzet bij de onderhandelingen, de administratieve lasten in de nu voorliggende tekst aanzienlijk zijn verminderd. Dit geldt ook voor de onderdelen waar het kabinet en het parlement het meest kritisch over waren, zoals de bepalingen over infrastructuur voor elektrisch vervoer en de slimheidsindicator. Het kabinet meent dat het voorstel zoals het nu voorligt uitvoerbaar is voor gebouweigenaren en regeldruk zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast laat de zo gekozen oplossing voldoende ruimte voor lidstaten om op kostenefficiënte wijze invulling te geven aan de doelen op het terrein van energie en klimaat.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
R.H.A. Plasterk