

Vergaderjaar 2005–2006

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 403**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2005

Op 22 juni jl. heeft de Europese Commissie het Groenboek inzake Energie-efficiëntie «Meer doen met minder» uitgebracht (COM(2005) 265 final). Ik doe u hierbij toekomen de Kabinetsreactie met het Nederlandse standpunt inzake de beleidsopties die in het Groenboek worden ontvouwd. Hierbij is de structuur van het Groenboek gevolgd, waarin 25 vragen werden voorgelegd. Tot 4 weken na dagtekening van deze brief bestaat de gelegenheid om commentaar op deze Kabinetsreactie te geven.

Zoals u bekend is een Groenboek bedoeld om discussie los te maken en een zo breed mogelijk aantal reacties van relevante partijen te genereren. Naast de EU-25 zijn dit alle organisaties die een bijdrage in het debat over dit onderwerp wensen te leveren. De afgelopen maanden zijn dan ook al vele bijeenkomsten aan het onderwerp gewijd, bijvoorbeeld het Amsterdam Forum op 14 oktober jl. met alle lidstaten en relevante Europese organisaties. Alom wordt het initiatief tot dit Groenboek toegejuicht. Elementen van de genoemde discussies zijn verwerkt in deze Kabinetsreactie.

De Europese Commissie heeft het voornemen om, op basis van alle binnengekomen reacties, in maart 2006 een Actieplan Energie-efficiëntie uit te brengen.

De Minister van Economische Zaken,  
L. J. Brinkhorst

**Reactie van Nederland op het «Groenboek inzake energie-efficiëntie» van de Europese Commissie, gedateerd 22 juni 2005, COM (2005) 265**

De Nederlandse regering verwelkomt het Groenboek inzake Energie-efficiëntie; het komt op het juiste moment om de discussie binnen de Europese Unie te stimuleren. Er zijn verschillende goede redenen om energie-efficiëntie in het beleid prioritaire aandacht te geven. Het feit dat een enorm potentieel aan economisch rendabele investeringen in energiebesparing niet wordt opgepakt, kan niet worden geaccepteerd. De grote en, gezien het voorgaande punt, relatief goedkope bijdrage die energiebesparing levert aan de terugdringing van CO<sub>2</sub>-emissies is een ander valide argument. En tenslotte is er de bijdrage aan de voorzieningszekerheid, indien we het verbruik van fossiele brandstoffen weten terug te dringen.

De EU-lidstaten en de Europese Commissie hebben al vele jaren beleidsaandacht geschonken aan energiebesparing. Vele verschillende instrumenten zijn toegepast. Sommige met succes, andere niet. Stimuleren van energiebesparing blijkt soms een weerbarstige materie. Het gaat veelal om lange trajecten van apparaat-normeringen en van gedragsveranderingen, in bedrijven, in huishoudens, in transport. En ook al gaat het zoals gesteld om economisch rendabele investeringen in besparing, deze zijn vaak voor individuele bedrijven en huishoudens van een relatief kleine omvang, zeker in Nederland waar al veel van het zogenoemde laaghangend fruit is geplukt. Opgeteld op nationale en EU-schaal is er echter nog zeer veel te winnen.

Het ambitieniveau in het Groenboek is dan ook terecht hoog. Verhoogde samenwerking tussen de lidstaten en het zoeken naar een betere balans tussen taken op nationaal niveau en op communautair niveau kan naar de mening van de Nederlandse regering een sleutel zijn voor een beter resultaat in onze inspanningen voor meer energiebesparing.

Naar de mening van de Nederlandse regering zou een impuls in dit debat ook gevormd kunnen worden door het ontwikkelen van een visie op langere termijn. In Nederland hebben we met het oog op de lange termijn de transitie-aanpak ontwikkeld. Wat voor energie-voorziening willen we in 2050 hebben?

De Commissie besteedt in het Groenboek relatief weinig aandacht aan de invloed van gedragsfactoren op de energie-efficiëntie van de maatschappij: allerlei elektrische apparaten hebben posities in huishoudens verworven; het comfortniveau van de huishoudens neemt toe maar daarmee ook het elektriciteitsverbruik. Denk ook aan de doorgaande upgradering van auto's qua zwaarte en vermogen. Consumentengedrag bij aankoop en gebruik van auto's kent vele affectieve motivatoren waardoor netto geen energiebesparing resteert van bijvoorbeeld een brandstofverschuiving.

Beïnvloeding van consumentengedrag is zeer lastig gebleken. Publiekscampagnes hebben een beperkt en tijdelijk effect. Locale campagnes lijken een hogere slaagkans te hebben. Verdere analyse is hier zeer nodig.

De Europese Commissie stelt in het Groenboek dat een 20% kosteneffectieve reductie in energieverbruik mogelijk is. Dit cijfer komt ons erg hoog voor en zal zeker niet voor iedere lidstaat gelden. De onderbouwing van dit cijfer verdient nadere studie. In ieder geval is het nodig dat we in de EU inzake cijfers over energiebesparing één taal gaan spreken. Meetmethoden en aggregatiemodellen verschillen nu te veel. Er is hiertoe een

project nodig gelijk aan de inspanning die jaren geleden is geleverd om in de EU de nationale werkloosheidscijfers te kunnen vergelijken.

De Commissie heeft in het Groenboek een aantal specifieke vragen gesteld. SenterNovem, Agentschap van het Ministerie van Economische Zaken dat zich onder andere op energiebesparing richt, heeft in een document haar reactie op een aantal vragen gegeven. Zij schetst hierin ook opties die nog in een discussiestadium zijn en misschien het beleidsstadium alhier niet zullen bereiken. In het kader van een Groenboekreactie is het echter opportuun om de Commissie ook in kennis te stellen van de ideeën van dit Agentschap. Genoemd document gaat derhalve als Annex<sup>1</sup> hierbij.

Hieronder volgt de reactie van de Nederlandse regering op de door de Commissie gestelde vragen.

nr	Vraag in Groenboek	Reactie Nederland
1	Hoe zou de Gemeenschap, in het bijzonder de Commissie, de Europese investeringen in energie-efficiëntietechnologie meer kunnen stimuleren? Hoe zouden de voor de ondersteuning van het onderzoek op dit gebied gebruikte middelen doeltreffender kunnen worden ingezet?	Belangrijke instrumenten voor de Commissie zijn het R&D Kaderprogramma en het Competitiveness and Innovation Programme (CIP). De lidstaten moeten zekerstellen dat in het 7e KP voldoende middelen aan energie-efficiëntie worden toebedeeld. Dit geldt ook voor het CIP, waarin voldoende aandacht moet zijn voor de niet-technologische component van energie-efficiëntie. Verwelkomd wordt het feit dat dat in het voorstel van KP 7 ook industriële energie-efficiëntie aandacht krijgt. Een belangrijke stimulans zal daarnaast kunnen uitgaan van een duidelijk fiscaal instrumentarium, zoals wij in NL de Energie Investerings Aftrek kennen, een belastingaftrekmogelijkheid bij investeringen in omschreven energiebesparings-maatregelen (positieve prikkel). Daarnaast hebben we de energiebelastingen en de accijnzen (m.b.t. brandstoffen voor voertuigen) als negatieve prikkel.
2	De emissiehandel is een belangrijk marktgeoriënteerd instrument dat moet helpen de doelstellingen van Kyoto en die ten aanzien van de klimaatverandering te bereiken. Kan met het beleid op dit stuk ook de energie-efficiëntie worden gepromoot? Zo ja, hoe?	Verondersteld wordt dat de vraag zich richt op energie-gerelateerde CO <sub>2</sub> -emissies.  In het huidige EU-ETS systeem is flexibiliteit voor de deelnemende bedrijven een basisprincipe. Dat betekent dat keuze mogelijk is tussen b.v. emissiereductie door brandstofswitch of door energie-efficiëntie. Wellicht dat in een volgende fase door stapsgewijs omlaagbrengen van de plafonds voor energie-gerelateerde CO <sub>2</sub> -emissies een impuls voor energie-efficiëntie zal plaatsvinden. Daarnaast kan in de verdeling van dat plafond, op basis van benchmarking van industriële sectoren, een extra allowance gegeven worden aan sectoren die vooroplopen in energie-efficiëntie. Dit hebben wij in NL al ingevoerd.  – Overigens is NL van mening dat post-2012 een Europese allocatie van CO <sub>2</sub> -emissierechten dient te worden ingevoerd –. Tenslotte kan in andere systemen, naast het ETS, met name in de handel in Assigned Amounts Units het efficiënt omgaan met energie als harde voorwaarde inzake «greening» van de overgedragen gelden worden gestimuleerd.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- 3 Welk verband moet er worden gelegd, gelet op de Lissabon-strategie die de Europese economie een nieuw elan moet geven, tussen economisch concurrentievermogen en de verhoogde nadruk op energie-efficiëntie? Zou het in deze context nuttig zijn als elke lidstaat jaarlijks een energie-efficiëntieplan zou moeten opstellen en deze plannen vervolgens in communautair verband zou moeten benchmarken teneinde een continue verspreiding van de beste praktijk te garanderen? Zou een dergelijke aanpak ook internationaal kunnen worden toegepast? Zo ja, hoe?
- Genoemde relatie is eerder kwalitatief te duiden dan kwantitatief, maar is daarom niet minder belangrijk. De invloed op de voorzieningszekerheid is daarbij leidend. Investerings- en energie-efficiëntie leiden op bedrijfsniveau niet perse tot vergroting van het concurrentievermogen; ze moeten immers concurreren met andere investeringen en bij individuele bedrijfseconomische afwegingen zal daarbij een optimum gevonden worden. Op breder, grensoverschrijdend, niveau, kan de aandacht voor energie-efficiëntie wel aan het Europees concurrentievermogen bijdragen, indien dit leidt tot elektrische apparaten, energieverbruikstechnologie en transportmiddelen die vooruitlopen op komende normen en op de mondiale vraag.
- Nationale actieplannen inzake energie-efficiëntie kunnen wel degelijk een functie vervullen. Het dwingt lidstaten om gestructureerd beleidsaandacht aan dit onderwerp te schenken. En het geeft een noodzakelijk instrument voor de benchmarking van de inspanningen van de Lidstaten. Een jaarlijks plan is hiertoe echter niet zinvol. Een 3-jaars cyclus is wel haalbaar en zinvol. Het is daarbij essentieel dat ook de Commissie met het oog op de eigen inspanningen een dergelijk plan opstelt gezien de grote invloed van het EU-beleid.
- 4 Het fiscaal beleid is een belangrijk instrument om gedragsveranderingen te bewerkstelligen en de toepassing van nieuwe, zuiniger met energie omspringende producten te stimuleren. Moeten fiscale maatregelen een grotere rol gaan spelen in het Europese energie-efficiëntiebeleid? Zo ja, welke maatregelen zouden het best kunnen worden genomen om dit doel te bereiken? Hoe zouden zij kunnen worden ingevoerd zonder de totale belastingdruk te laten stijgen? Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de vervuiler ook werkelijk betaalt?
- De in Nederland relatief hoge energiebelasting op elektriciteit en gas, en de accijnzen op olieproducten beïnvloeden het energiegebruik. Andere fiscale instrumenten hebben (gedrags)effecten op aanschaf van of investeringen in energie-efficiënte apparaten. In Nederland hebben we positieve ervaringen met investeringsaftrek en met belasting op aanschaf/gebruik van auto's. Op dit laatste gebied zijn extra maatregelen genomen. De regeling CO<sub>2</sub>-differentiatie van de aankoopbelasting (BPM) geeft bij zuinige auto's een vermindering van de BPM van € 1000 en € 500 en legt aan verspillers (high powered/ SUV) extra belasting op, tot € 540. Het NL energie-labellingsysteem voor auto's, met gewogen scores, is daarvoor de basis. Nederland is, onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring, voornemens om per 1 juli 2006 een regeling in te voeren ter differentiatie van de aankoopbelasting op personenauto's naar energieverbruik, gebaseerd op genoemd labelling-systeem.
- Uitwisseling van ervaringen tussen nationale systemen is zeer zinvol; een communautaire aanpak in de zin van afstemming tussen de systemen of zelfs een streven naar eenvormigheid lijkt niet zinvol.
- 5 Is het mogelijk regels inzake staatssteun te ontwikkelen die een gunstig effect op het milieu hebben, in het bijzonder door milieu-innovatie en productiviteitsverhoging te stimuleren? In welke vorm zouden deze voorschriften moeten worden gegoten?
- In het milieusteunkader zou een aparte innovatie-paragraaf opgenomen moeten worden, zodat ook innovatieve projecten ondersteund kunnen worden. Deze vallen nu buiten dit steunkader. De regels voor demonstratie-projecten dienen te worden verruimd (nu is er een maximum van 40% van de méérkosten). Aandachtspunt is ook de zgn. ketenefficiency. Die kan in hoge mate bijdragen aan energie-efficiency en rechtvaardigt een aparte bepaling in het milieusteunkader. Daarnaast geeft genoemd kader nu alleen aan hoe om te gaan met investeringssteun en exploitatie-steun, wij pleiten ervoor om ook expliciete en duidelijke regels op te nemen rondom andere ondersteuningsvormen. Hierbij denken we met name aan risicokapitaal en garanties. Vooral voor high risk – high reward projecten geldt dat zij nu onder het kader vrijwel niet voor steun in aanmerking komen. Alternatieve stimulerings-methoden kunnen er voor zorgen dat ook deze projecten ondersteund kunnen worden, zonder dat dit hoeft te leiden tot overstimulering en/of inefficiënte inzet van overheidsmiddelen.

- 6 Van de overheden wordt dikwijls verwacht dat zij het goede voorbeeld geven. Zou de wetgeving de overheden daarom specifieke verplichtingen moeten opleggen, bijvoorbeeld door voor overheidsgebouwen de maatregelen die op Gemeenschaps- of nationaal niveau worden aanbevolen, verplicht te stellen? Zouden de overheden bij overheidsopdrachten rekening kunnen of moeten houden met energie-efficiëntie? Zou dit nuttig zijn om levensvatbare markten voor bepaalde producten en nieuwe technologieën te creëren? Hoe zou hieraan in de praktijk zo gestalte kunnen worden gegeven dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën wordt gestimuleerd en de industrie wordt aangespoord onderzoek te doen naar nieuwe energie-efficiënte producten en procédés? Hoe zouden de overheden hiermee geld kunnen uitsparen? Zie voor vervoermiddelen vraag 20.
- Aanvullende wetgeving is lastig gezien de bredere achtergrond van de EU-Aanbestedingsrichtlijnen. Binnen de bestaande regels is echter veel mogelijk. Niet alleen op het gebied van het autopark van de overheid, maar ook door bij inkoop/aanbesteding in te zetten op de striktste labelniveaus van computers en andere relevante apparatuur. Een ander zeer belangrijk gebied is het gebouwenbezit van de overheid. Overheidsgebouwen zijn vaak voor lange tijd in handen van één eigenaar, wat de mogelijkheid geeft om met langere terugverdientijden bij investeringen te werken; bovendien is het een eigenaar zonder winsttoogmerk. De overheid kan zo als «first mover» optreden. Daarnaast is het overheidsgebouwenbezit een goede doorsnede van het kantoren-vastgoed. Daardoor kan het dienen als test- en evaluatiefaciliteit voor nieuwe energie-besparende maatregelen. In NL heeft de Rijksgebouwendienst een voortrekkersrol gespeeld door eind 90'er jaren maatregelen te implementeren met een terugverdientijd tot 15 jaar, leidend tot circa 11% energiebesparing. Hierdoor zijn maatregelen gestimuleerd die daarna ook in de private sector zijn overgenomen. Basis hiervoor was een overeenkomst tussen deze Dienst en de overheid. De Commissie zou een rol kunnen spelen in het ontwikkelen van bepaalde guidelines en aanbevelingen.
- Ook op lokaal niveau zijn er in NI voorbeelden. Een aantal lokale overheden, verenigd in het Klimaatverbond hebben een overeenkomst gesloten om de energieprestatie van gebouwen te verbeteren; de nationale overheid ondersteunde dit door in te springen op het knelpunt van te weinig expertise-capaciteit.
- De implementatie van het bovenstaande kan gestimuleerd worden door benchmarking.
- 7 De middelen die in het verleden in energie-efficiëntie zijn gestoken, zijn doeltreffend gebruikt. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat dit in de toekomst zo blijft of zelfs nog verbetert? Welke maatregelen moeten hiervoor worden vastgesteld op:
- internationaal niveau,
  - EU-niveau,
  - nationaal niveau,
  - regionaal en lokaal niveau?
- Energiebesparingsbeleid is een proces van «trial and error». Er zijn succesverhalen, maar ook minder gelukkige pogingen te melden.
- Grootschalige R&D stimulering leent zich het best voor de EU-schaal, of breder. Normering en labelling van voertuigen en apparaten kan feitelijk alleen op EU-niveau plaatsvinden en verdient een krachtige impuls. Convenanten zijn een nuttige eerste stap maar uiteindelijk onvoldoende. Maatregelen met een aspect van financiële stimulering of afremming (subsidies en belastingen) kunnen beter op nationaal niveau worden genomen. Ervaring heeft geleerd dat daarbij een zeer zorgvuldige vormgeving nodig is, transparante procedures, en consistentie, teneinde in energie-efficiëntie langduriger effecten te realiseren. Bij energiebesparing doet zich het typische fenomeen voor dat vele investeringen aantoonbaar rendabel zijn, met reële terugverdientijden van 2–8 jaar. Wellicht dat de oplossing dus eerder in financieringsmechanismen dan in subsidie-fondsen gezocht moet worden.
- 8 De energie-efficiëntie van gebouwen is een gebied waarop belangrijke besparingen mogelijk zijn. Welke praktische maatregelen zouden op EU-, nationaal, regionaal of lokaal niveau kunnen worden getroffen om te garanderen dat de huidige communautaire richtlijn inzake de energieprestaties van gebouwen in de praktijk een succes wordt? Moet de Gemeenschap verder gaan dan de huidige richtlijn, door bijvoorbeeld het toepassingsgebied ervan uit te breiden tot kleinere gebouwen? Zo ja, hoe zou voor een goed evenwicht kunnen worden gezorgd tussen de behoefte aan energiebesparing en de wens om nieuwe administratieve verplichtingen tot een minimum te beperken?
- Het aanpassen van de werkingssfeer van de EPBD naar gebouwen kleiner dan 1000m<sup>2</sup> is een maatregel die in de toekomst overwogen kan worden. Momenteel zijn lidstaten nog bezig met implementatie van de huidige richtlijn. Een aanpassing/ herziening van de huidige richtlijn op korte termijn ligt daarom niet voor de hand. Voor de periode na 2009 kan bovengenoemde aanscherping overwogen worden. De verwachting is niettemin dat hier ook vragen zullen opspelen ten aanzien van de administratieve lasten die hiermee gemoeid zullen zijn. Een aanpassing van de 1000m<sup>2</sup> eis is voor NL echter minder een probleem aangezien voor renovaties NL al een ondergrens heeft van 50m<sup>2</sup>.

- 9 Het is niet gemakkelijk om de energie-efficiëntie van gehuurde accommodatie te verhogen omdat de eigenaar van een gebouw doorgaans niet de energierekening betaalt en dus geen financieel belang heeft bij investeringen in energiebesparingsmaatregelen zoals isolatie of dubbel glas. Hoe kan hier het best iets aan worden gedaan?
- Het probleem van de «split incentives» is ook in NL bekend. Momenteel wordt in NL onderzocht hoe de relatie tussen de energetische kwaliteit van huurwoningen in verband kan worden gebracht met de huursomberekening. Het principe van het concept (mee te nemen in de modernisering van het Woningwaarderingssysteem) is dat een verhuurder een hogere huur zou moeten kunnen vragen voor een relatief energiezuinige woning omdat de huurder relatief lage energielasten heeft.
- De NL regering overweegt invoering van een systeem van energiebesparingscertificaten (witte certificaten), waarbij door marktpartijen ook certificaten kunnen worden gegenereerd door b.v. isolatie van huurwoningen.
- 10 Hoe kan het effect van wettelijke voorschriften voor de prestaties van huishoudelijke verbruikstoestellen worden verhoogd? Wat is de beste manier om de productie en consumptie van deze producten te stimuleren? Zouden bijvoorbeeld de huidige etiketteringsvoorschriften moeten worden verbeterd? Hoe zou de EU het onderzoek naar en de daarop volgende productie van de nieuwe generatie van energie-efficiënte producten snel op gang kunnen brengen? Welke andere maatregelen zouden kunnen worden genomen op:
- internationaal niveau,
  - EU-niveau,
  - nationaal niveau,
  - regionaal en lokaal niveau?
- Met name hier ligt een rol voor de Europese Commissie, in overleg met de lidstaten.
- In NL is de invoering van labelling van huishoudelijke apparaten een succes gebleken. Ondersteuning daarbij met andere middelen zoals voorlichtingscampagnes, steun aan de detailhandel en een beperkte subsidie hebben tot een snelle marktverschuiving geleid. Het voorschrijven van labelling dient dus gepaard te gaan met ondersteunende acties tbv daadwerkelijke implementatie, anders gebeurt er niets. De EC dient daar op toe te zien en daarover te rapporteren.
- Een meer structurele aanpak van het onderwerp labelling is zeer gewenst, met bijvoorbeeld een meerjarenprogramma voor labellingsactiviteiten. Zo dient het A-label voor bestaande apparatuur regelmatig te worden aangescherpt aan de hand van ontwikkelingen van de meest energiezuinige apparaten, zodat het huidige voor de consument verwarrende fenomeen van «A++»-apparaten wordt vermeden. Uiteindelijk is een systeem gewenst waarbij het label zich automatisch aan de prestaties van het beste apparaat op de markt aanpast, zodat een vanzelfsprekende innovatie-impuls ontstaat. Snelle normstelling is nodig voor apparatuur waarvoor nu nog geen normen bestaan, met name televisies.
- Via minimumnormen kunnen bovendien de meest energie-verbruikende apparaten van de markt worden geweerd. Ook voor standby-verbruik dienen snel normen te worden ontwikkeld; labelling is hier minder geschikt. De Ecodesign-richtlijn is hierop meer toegesneden. Hieruit zal al een impuls tot R&D kunnen ontstaan. Het Intelligent Energy Europe programma dient hier verdere impulsen aan te geven.
- Verder kan de Commissie de samenwerking tussen Lidstaten op het gebied van handhaving bevorderen in de vorm van het elkaar informeren over handhavingsactiviteiten en resultaten.
- 11 Het is een grote uitdaging ervoor te zorgen dat de voertuigindustrie nog energie-efficiëntere voertuigen gaat produceren. Hoe kan dit het best worden bereikt? Welke maatregelen zouden kunnen worden genomen om ervoor te zorgen dat de energie-efficiëntie van voertuigen blijft verbeteren en op welk niveau moet dit gebeuren? Moeten dergelijke maatregelen een vrijwillig of een bindend karakter krijgen?
- Voortschrijdende normstelling op EU-niveau is gewenst, waar mogelijk, anders afspraken via aanscherping ACEA.-convenant. Het ACEA-convenantdoel van 140 gr CO<sub>2</sub>/km is verscherpt voor de verdere toekomst tot 120 gr CO<sub>2</sub>/km. De auto-industrie heeft aangegeven er moeite mee te hebben om dat scherpere doel te bereiken. Het doel moet daarbij primair zijn, het middel wordt aan de markt overgelaten (efficiëntere motoren, waaronder toepassing hybride technieken en ontwikkeling brandstofcellen, toepassing boordcomputers, cruise control en evt. schakelindicatoren etc). Wanneer het convenant onvoldoende resultaat geeft, dan is (wettelijke) normstelling op EU-niveau per 2010 op zijn plaats. Ook dienen normen voor 2020 ontwikkeld te worden. Niet alleen personenauto's maar ook bestelwagens dienen uitdrukkelijk onderwerp van dit beleid te zijn.
- Extra marktgedreven impuls is mogelijk door de keus van de consument te beïnvloeden door belastingdifferentiatie naar energieverbruik van de auto. (zie vraag 4)

- 12 In sommige lidstaten hebben succesvolle voorlichtingscampagnes inzake energie-efficiëntie plaatsgevonden. Wat kan en moet er nog meer worden gedaan op dit gebied op:
- internationaal niveau,
  - EU-niveau,
  - nationaal niveau,
  - regionaal en lokaal niveau?
- Op dit gebied heeft NL inmiddels de nodige ervaring opgedaan. Naar onze mening zijn voorlichtingscampagnes inzake energiebesparing vooral effectief in samenhang met de inzet van wettelijke of financiële maatregelen. Het is een illusie te denken dat dit soort campagnes als losse actie tot gedragsverandering zullen leiden. In ieder geval is hier geen plaats voor acties op communautair niveau. Een nationale aanpak ligt meer voor de hand, i.v.m. culturele verschillen en herkenbaarheid van de afzender voor de burger. In veel gevallen zijn campagnes op regionaal en lokaal niveau het meest effectief; daar is het beste aangrijpingspunt voor demonstratieprojecten en acties die de betrokkenheid van de consument/ burger zeer direct vereisen. Een scherpe focus op doel en doelgroep is vereist. Een appèl op emotionele betrokkenheid van de consument blijkt dan beter te scoren dan rationele en feitelijke voorlichting. Op het grensvlak van voorlichting en educatie liggen speciale programma's voor kinderen, bv via de televisie. In NL is dit recent gestart, in navolging van Noorwegen.
- Zoeken naar succesverhalen in dit soort campagnes is nodig.
- 13 Wat kan er worden gedaan om de elektriciteitstransmissie en -distributie efficiënter te maken? Hoe kunnen dergelijke initiatieven in de praktijk worden toegepast? Hoe kan bij de opwekking van elektriciteit efficiënter met brandstof worden omgesprongen? Hoe kunnen gedistribueerde opwekking en warmtekrachtkoppeling verder worden gestimuleerd?
- Inzake elektriciteitstransmissie en -distributie zijn initiatieven ontplooid om uiteindelijk te komen tot een EU-supergrid met één Europese TSO. Hiertoe dienen nog vele stappen genomen te worden. Het wegnemen van knelpunten (in interconnecties, dwarsregeltransformatoren e.d.) in het Europese High Voltage-netwerk is nodig. Een aantal landen werkt hiertoe al samen in regionale studies en acties. Ondersteuning door de Europese Commissie hierin was in 2005 gestart maar lijkt op een zijspoor gekomen.
- De liberalisering van de energiemarkt en de toegenomen concurrentie zal leiden tot een sterke impuls voor elektriciteitsproducenten om de eigen productie zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Bedacht moet worden dat het hier zeer langjarige investeringen betreft, waarin marktpartijen de beslissingen nemen. Een stabiel investeringsklimaat is noodzakelijk. Mede daarom dient tijdig een besluit genomen te worden over de wijze van continuering van de Europese CO<sub>2</sub>-emissiehandel.
- NL is al jaren actief en succesvol in het stimuleren van warmtekrachtkoppeling. Het stimuleren van innovatie daarin heeft nu prioriteit. De overheid kan hierbij een rol nemen via subsidies.
- 14 Het stimuleren van elektriciteits- en gasleveranciers om een energiedienst (d.w.z. een overeenkomst om een huis tot een bepaalde temperatuur te verwarmen en lichtdiensten te verstrekken) te leveren in plaats van een bepaalde hoeveelheid energie, is een goede manier om de energie-efficiëntie te bevorderen. De energieleverancier heeft er dan namelijk een financieel belang bij dat het eigendom energie-efficiënt is en dat de nodige investeringen daarvoor worden gedaan. Anders hebben de elektriciteits- en gasbedrijven er juist financieel belang bij dat dergelijke investeringen niet plaatsvinden, aangezien zij dan meer energie kunnen verkopen. Hoe kunnen dergelijke afspraken worden bevorderd? Is een code of convenant nodig en toereikend?
- Zie 15
- 15 In een aantal lidstaten zijn of worden «witcertificaten» (voor energie-efficiëntie) ingevoerd. Moet dit ook op Gemeenschapsniveau gebeuren? Is dit noodzakelijk, gelet op het koolstofemissiehandelsmechanisme? Zo ja, hoe kan dit gebeuren met zo min mogelijk bureaucratische rompslomp? Hoe kunnen deze certificaten aan het koolstofemissiehandelsmechanisme worden gekoppeld?
- Om de beleidseffectiviteit te vergroten, de verantwoordelijkheid van de energiebedrijven te versterken, alsmede het aanbod van energiediensten te stimuleren, wordt ook in NL onderzocht of een energiebesparingsverplichting bij de energiebedrijven kan worden neergelegd. Een systeem van energiebesparingscertificaten wordt daartoe aan een haalbaarheidsstudie onderworpen. Een opschaling tot gemeenschapsniveau staat ons daarbij nog niet voor ogen. De insteek van een witte certificaten-systeem is een andere dan een CO<sub>2</sub>-ETS. Aangezien in de gebouwde omgeving geen concurrentie tussen lidstaten plaatsvindt, is één Europees systeem niet nodig.

- 16 Een van de grootste uitdagingen op dit terrein is het stimuleren van de industrie om profijt te trekken van nieuwe technologieën en apparatuur die rendabele energiebesparingen opleveren. Wat kan er, afgezien van de emissiehandel, nog meer worden gedaan? Hoe doeltreffend zijn de tot dusver getroffen maatregelen, zoals convenanten en andere niet-bindende maatregelen van de industrie en de voorlichtingscampagnes geweest?
- Voor de grote industrie is het ETS nu leidend; er dienen in beginsel geen andere nieuwe dwingende instrumenten overheen gelegd te worden. Wel kan energie-efficiëntie in bedrijven via de weg van innovatie gestimuleerd worden. Voor de niet-ETS industrie heeft NL goede ervaringen met vrijwillige afspraken. Deze afspraken zijn niet vrijblijvend. Er worden duidelijke doelen en middelen afgesproken en benchmarking ondersteunt het proces. Mits goed geregeld zijn deze vrijwillige, of beter genoemd «onderhandelde», afspraken naar onze mening en ervaring een uitstekend alternatief voor overheidsregels.
- 17 Een nieuw evenwicht tussen de diverse vervoerswijzen – een belangrijk element van de strategie die de Commissie in 2001 in haar witboek over het Europees vervoersbeleid tot 2010 heeft ontvouwd – staat nog steeds hoog op de lijst van prioriteiten. Wat kan er nog meer worden gedaan om het marktaandeel van het vervoer over het spoor, over zee en via de binnenwateren te vergroten?
- Nederland voert geen specifiek beleid om het marktaandeel van transport via rail en water te bevorderen.
- De afweging tussen verschillende effecten van de verschillende transportmodaliteiten, bv op milieugebied, leidt niet tot een duidelijke te onderbouwen keuze hiertussen. Verschil in milieuprestatie is sterker afhankelijk van bezettingsgraad en beladingsgraad dan van vervoerswijze. Het wegvervoer wordt door innovatie al erg snel schoner en zuiniger; het spoor werkt met technieken uit begin vorige eeuw, binnenvaart idem. Het wegvervoer begint dus nu de andere vervoerswijzen in te halen.
- 18 Om de energie-efficiëntie te verbeteren dienen bepaalde infrastructuurprojecten van het trans-Europese vervoersnet te worden voltooid. Hoe kunnen de voor deze infrastructuurprojecten noodzakelijke investeringen worden gefinancierd?
- Uitbreiding van de Transeuropese netwerken is geen instrument voor energiebesparing, en moet volgens Nederland in een ander verband worden bekeken.
- 19 Welke maatregelen die in de vervoerssector kunnen worden genomen, bieden de meeste perspectieven? Moet prioriteit worden gegeven aan technologische innovaties (banden, motoren, ...), in het bijzonder door middel van samen met de industrie ontwikkelde normen, of juist aan wettelijke maatregelen zoals een grenswaarde voor het brandstofverbruik van auto's?
- Zie ook reactie op vraag 11.
- In de aanpak dient gestuurd te worden op doelen, dus op brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-emissies. Hierin dient een voortschrijdend element te zitten.
- Speciale eisen/stimulering van banden die beter zijn voor het energieverbruik is wellicht een apart geval.
- Daarnaast is er in NL goede ervaring opgedaan met het beïnvloeden van energiezuinig rijgedrag (Het Nieuwe Rijden of eco-driving), te beginnen via de opleiding voor het rijbewijs. Dit is een langdurig proces, maar heeft in NL onmiskenbaar tot resultaten geleid. De nieuwe rijstijl wordt in radio- en tv-spots bekend gemaakt bij het grote publiek. Doel voor 2010 is een CO<sub>2</sub>-reductie binnen NL van 1,5 Mton. Andere maatregel is snelheidsbeperking (steden/stedelijk gebied/hoofdwegen) + trajectcontroles (handhaving).
- Elektrisch aangedreven auto's worden in NL fiscaal gestimuleerd. Daarnaast is er een CO<sub>2</sub>-differentiatie in de aankoopbelasting (BPM) zie vraag 4.
- Onderzocht wordt nu of differentiatie van parkeerbelastingen mogelijk kan worden gemaakt in de Gemeentewet (bijvoorbeeld gratis parkeren voor schone auto's).
- Een geheel andere invalshoek is om de transportbehoefte op zich te verminderen. In NL is bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat een project gaande waarbij in overleg met het bedrijfsleven gestreefd wordt naar zodanige aanpassingen in het productieproces dat er minder transportvolume nodig is. Compact ontwerpen en verpakken, clusteren van leverancier en afnemer, producten indikken, indrogen of digitaal verzenden, ladingen combineren, zijn allemaal voorbeelden hoe dat kan.
- Op EU-niveau wordt dit ook nagestreefd in de voorstellen in het programma Marco Polo II.
- Het Actieplan Groenboek Energie-efficiëntie zou hier minstens aandacht aan moeten besteden.

nr	Vraag in Groenboek	Reactie Nederland
20	Moeten de overheden (de staat, overheidsdiensten, regionale en lokale overheden) bij de vernieuwing van hun voertuigenpark worden verplicht een bepaald percentage energie-efficiënte voertuigen aan te schaffen? Zo ja, hoe kan dit op technologie-neutrale wijze worden aangepakt (d.w.z. zonder dat hierdoor één bepaalde technologie op de markt wordt bevorderd)?	<p>Duurzaam inkopen is een belangrijk middel om energiezuinige en anderszins milieuvriendelijke voertuigen te bevorderen, hoewel meer effect wordt verwacht van Europese CO<sub>2</sub>-normering voor personenauto's. Nederland heeft richtlijnen op milieugebied voor aankoop van dienstauto's van de rijksoverheid. Voor energiegebruik zijn deze gekoppeld aan de energielabels; tevens is afgesproken dat een deel van de aankoop met hybride voertuigen wordt ingevuld. De Rijksoverheid maakt afspraken met de andere overheden om dit voorbeeld te volgen.</p> <p>Een EU-verplicht percentage voor de aankoop van energie-efficiënte auto's lijkt niet redelijk: EU- normstelling voor brandstofverbruik/CO<sub>2</sub>-emissies voor auto's is in ieder geval nodig.</p>
21	In Europa is men begonnen vergoedingen te vragen voor het gebruik van de infrastructuur, met name de wegen. In 2003 werd een eerste voorstel gedaan om een dergelijke heffing voor het beroeps-goederenvervoer te verhogen. In sommige steden is inmiddels een fileheffing ingevoerd. Welke stappen op het gebied van de infrastructuurheffingen moeten volgen? In hoeverre moeten «externe kosten», zoals die van de vervuiling, filevorming en ongevallen, rechtstreeks worden doorberekend aan degenen die hiervoor verantwoordelijk zijn?	<p>Nederland heeft plannen voor invoering van beprijzing van het wegverkeer op lokale congestie-knelpunten. Het doel is verbetering van de bereikbaarheid; er zou tevens wellicht een beperkte vermindering van energieverbruik kunnen optreden. Uiteindelijk zou een naar plaats en energieverbruik of milieugerelateerde kilometerheffing in meerdere opzichten gunstige effecten kunnen hebben.</p> <p>Voor het vrachtvervoer is de gewijzigde Eurovignetrichtlijn een goede basis. Externe kosten dienen te worden doorbelast.</p>
22	In bepaalde lidstaten zijn door energie-efficiëntiebedrijven gerunde financieringsregelingen voor lokale of regionale projecten ter verbetering van de energie-efficiëntie erg succesvol gebleken. Moeten dergelijke regelingen worden uitgebreid? Zo ja, hoe?	<p>Typisch een voorbeeld van noodzaak tot uitwisseling best practices. Opzet financieringsregelingen kan neveneffect zijn van ander beleid, met name invoeren van witte certificaten. Financiering op zich niet te veel vanuit overheid dirigeren, dit lijkt namelijk niet het primaire probleem voor energie-efficiëntie-verbetering in NL. Menskracht-capaciteit en specifieke expertise is namelijk wel vaak een knelpunt. Er zijn succesverhalen met projecten waarbij expertise bij lokale en regionale overheden wordt gesubsidieerd om aan klimaatbeleid en energiebesparing uitvoering te geven.</p>
23	Moet de energie-efficiëntieproblematiek meer gewicht worden gegeven in de betrekkingen van de Unie met derde landen, en dan vooral haar buurlanden? Zo ja, hoe? Hoe kan de energie-efficiëntie een spilfunctie krijgen bij de integratie van regionale markten? Is het noodzakelijk de internationale financiële instellingen te stimuleren meer aandacht te schenken aan vraagbeheersingsaspecten wanneer zij technische en financiële bijstand verlenen aan derde landen? Zo ja, wat zijn de meest doeltreffende investeringsmechanismen?	<p>Energie efficiëntie dient inderdaad een duidelijke plaats te krijgen in de betrekkingen met derde landen, in het bijzonder met snelgroeiende economieën. In de EU-dialogen met China, India en Rusland is of wordt hierop al ingespeeld.</p> <p>Vele landen in de wereld kijken met grote belangstelling naar de ontwikkelingen en aanpak in de EU wvb energie-efficiëntie. Recente signalen wijzen er echter op dat de EU hierin zijn voorsprong verliest. Het Groenboek dient tot vernelde en vernieuwde acties aan te zetten, teneinde ook andere landen te stimuleren.</p> <p>Verdere mogelijkheden zijn de klimaat-onderhandelingen, technologie-overdracht en capacity building in andere landen.</p> <p>De EU moet ook invloed uitoefenen op de financiële instituties om hun activiteiten meer te richten op energie-efficiëntie; zij dienen een duidelijke taakopvatting te hebben om de wereld-standaarden op dit gebied te verhogen.</p> <p>Markt-gebaseerde instrumenten zoals JI, CDM en emissiehandel kunnen eveneens een impuls geven..</p>
24	Hoe kan de vooruitgang op het gebied van energie-efficiëntietechnologieën en -procédés in Europa ook in de ontwikkelingslanden doeltreffend worden toegepast?	zie vraag 23
25	Moet de Unie binnen de Wereldhandelsorganisatie onderhandelen over tarifaire en andere voordelen voor energie-efficiënte producten en andere leden van de Wereldhandelsorganisatie aanmoedigen dit ook te doen?	<p>Dit lijkt ons niet realistisch. Afbakening en uitvoeringskosten lijken ons prohibitief. Principieel ligt hierbij de vraag voor of dit leidt tot maatregelen met protectionistische trekjes. Het gaat uiteindelijk om daadwerkelijk energieverbruik en daar hebben we al sturings-instrumenten als belastingen, labelling en normen voor.</p>