

Mineraad

Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen

Advies

van 28 juni 2007

over

**Energie-efficiëntie,
hoofdpijler voor een competitief, veilig en
milieuvriendelijk Europees Energiebeleid**

Krachtlijnen van het advies

Energie-efficiëntie wordt beschouwd als de belangrijkste factor om op korte en middellange termijn de uitstoot van broeikasgasemissies te verminderen. Een verhoogde energie-efficiëntie is essentieel om de opwarming van de aarde te beperken tot 2°C boven het pre-industriële niveau, een doelstelling waarover er ruime politieke en wetenschappelijke consensus is.

Het Actieplan voor Energie-efficiëntie van de Europese Commissie, bekrachtigd door de Europese Lenteraad, streeft naar een verhoging van energie-efficiëntie met 20% tegen 2020. Hoewel we denken dat het economisch besparingspotentieel mogelijk veel hoger ligt, voorziet het actieplan in een vrij ambitieuze benchmark.

Toch zal het actieplan van de overheden in de lidstaten sterke en resolute acties vergen om het te realiseren. Cruciale domeinen zijn een grotere energie-efficiëntie in de Europese gebouwen, evenals een betere efficiëntie van de producten (vooral wagens en elektrische toestellen) die op de Europese markt te koop zijn. Bovendien is een sterkere mainstreaming van energie-efficiëntie noodzakelijk door het bevorderen van energiediensten, de juiste economische stimulansen en een verschuiving naar een nieuw energiegebruikparadigma.

Enkel door doorgedreven en blijvende inspanningen zal de Europese Unie in staat zijn de transitie te realiseren naar de meest energie-efficiënte en kennisgebaseerde economie ter wereld die in staat moet zijn als motor te fungeren voor het welzijn van de bevolking en tegelijkertijd de klimaatverandering kan beperken.

Inhoudstafel

Krachtlijnen van het advies	2
Inhoudstafel	3
Adviestekst	5
I. Inleiding	5
II. Het realiseren van hogere energie-efficiëntie: specifieke beleidsdomeinen	6
2.1. Energiesector en EU-ETS	6
2.2. Bouwsector	6
2.3. Transportsector	7
2.4. Toestellen / Productbeleid	9
2.4.1. Dynamisch labelen	9
2.4.2. Dynamische normen voor energieverbruikende producten	9
III. De integratie van energie-efficiëntie in alle beleidsdomeinen	10
3.1. Energiedienstenrichtlijn & Mainstreaming	10
3.2. Energiebelasting	10
3.3. Een nieuw paradigma voor energieverbruik	11

Woord vooraf

De Minaraad is een actief lid van de EEAC (European Environment and Sustainable Development Advisory Councils), de Europese koepelorganisatie van adviesraden voor milieu en duurzame ontwikkeling. De EEAC-werkgroep 'Energy' bereidde het statement 'Energy Efficiency. Key pillar for a competitive, secure and environmentally friendly European Energy Policy' voor. De Minaraad werd in de vergaderingen van deze werkgroep vertegenwoordigd door leden van het secretariaat van de Minaraad. Deze vertegenwoordigers hielden omtrent hun inbreng in de EEAC-werkgroep ruggespraak met de werkgroep 'Energie en Klimaat' van de Minaraad.

Op 23 april 2007 werd het statement goedgekeurd door de EEAC-werkgroep. De EEAC vraagt of zijn leden bereid zijn het statement te onderschrijven. Aan het statement kunnen geen inhoudelijke aanpassingen meer aangebracht worden.

Gelet op het belang van de materie werd het statement vertaald naar het Nederlands en voorgelegd aan de Minaraad als een advies op eigen initiatief. Via dit advies op eigen initiatief onderschrijft de Raad het statement van de EEAC.

Het ABVV, het ACV, de ACLVB, de Boerenbond, de UNIZO en het VOKA-Vlaams Economisch Verbond onthouden zich bij dit briefadvies.

Hubert David
voorzitter Minaraad

Adviestekst

I. Inleiding

Terwijl wereldwijd de bezorgdheid rond de opwarming van de aarde toeneemt, de energieprijzen stijgen en conflicten over grondstoffen steeds scherper worden, kreeg de Europese Unie een impuls voor een ambitieus klimaat- en energiebeleid. Een centrale rol op deze nieuwe beleidsagenda is weggelegd voor initiatieven inzake energie-efficiëntie.

Tijdens de voorjaarsstop van 8-9 maart 2007 keurde de Raad van de Europese Unie het Actieplan van de Europese Raad voor 2007-2009 'Energy Policy for Europe' goed. De conclusies en het actieplan van de Raad zijn gebaseerd op de Energy Review van januari 2007 van de Europese Commissie waarin een uitgebreide strategie inzake energie en klimaatverandering wordt uiteengezet. De Minaraad verwelkomt het hernieuwde engagement van de staatshoofden om unilaterale actie te ondernemen voor de vermindering van broeikasgasemissies en de algemene doelstellingen voor efficiëntie en hernieuwbare energiebronnen. Nu is het belangrijk dat engagement in acties om te zetten.

Een onderdeel van het nieuwe energie- en klimaatbeleid is het Actieplan voor Energie-efficiëntie van de Commissie, dat ernaar streeft om tegen 2020 20% van het EU energiegebruik te besparen in vergelijking met de business-as-usual prognoses. Het Actieplan voor Energie-efficiëntie streeft er in het bijzonder naar de geplande daling in energie-intensiteit te versnellen van de huidige trend van -1,8% per jaar tot -3,3%. Dit zou op zijn beurt leiden tot een absolute daling van de energievraag a rato van -1% per jaar, wat zou resulteren in 20% extra besparingen in 2020. De Minaraad juicht deze doelstelling toe, omdat het een aanzienlijke versnelling van vroegere trends zou betekenen en omdat ze verder gaat dan eerdere prognoses. De Raad denkt echter dat er economisch nog meer haalbaar zou zijn: geen van de prognoses houdt immers rekening met de volledige set maatregelen die uiteengezet worden in het actieplan. Bovendien, vergeleken met de huidige prijsevoluties, gaan de meeste prognoses uit van eerder conservatieve energieprijzontwikkelingen. Een proactieve beleidsaanpak gecombineerd met hoge energieprijzen kan dan ook tot grotere besparingen leiden. Echter ook zonder dit bijkomend potentieel beschouwen alle prognoses energie-efficiëntie als één van de belangrijkste middelen om de broeikasgasemissies op korte en middellange termijn te verminderen.

Op het vlak van het energie-efficiëntiebeleid is er een sterke samenhang tussen de groeiagenda van Lissabon, de Europese duurzaamheidsagenda en de wereldveiligheidsagenda. Alle drie zijn ze afhankelijk van dringende initiatieven voor een stabiel, veiliger en duurzamer energiebeleid voor de toekomst. De brandstofprijzen zullen hoogst waarschijnlijk aanzienlijk hoger en veel onstabiel blijven in vergelijking met de jaren '90. De oorzaak hiervan is de blijvende toename van de globale energievraag en de bevoorrading die blijft gebeuren vanuit politiek onstabiele regio's. Energiebesparing blijft derhalve een belangrijk middel om de energieveiligheid te verhogen. Een beleidsaanpak waarbij Europa gestimuleerd wordt om de meest eco-efficiënte wereldregio te worden, zou ook het EU bedrijfsleven beter positioneren om te voldoen aan de toekomstige globale vraag naar energie-efficiënte producten. Zonder dergelijk beleid zou de concurrentiepositie van Europa in het gedrang kunnen komen. Een voorbeeld hiervan zijn de autoproducenten die marktaandelen dreigen te verliezen als zij niet kunnen voldoen aan de toenemende globale vraag naar schonere en efficiëntere voertuigen.

Het is van cruciaal belang dat Europa zich positioneert als een geloofwaardige post-2012

onderhandelaar in het toekomstige klimaatregime. Daarvoor zijn zichtbare verwezenlijkingen in eigen regio noodzakelijk. De Europese Raad heeft in maart 2007 bevestigd dat energie-efficiëntie voor minstens de helft kan bijdragen aan de doelstelling om broeikasgasemissies met 30% te verminderen tegen 2020 aan een lage kostprijs. Het beleid om het energiegebruik te verminderen moet daarenboven voldoende sterk uitgebouwd worden opdat het in overeenstemming zou zijn met de vermindering van broeikasgasemissies die nodig zullen zijn na 2020.

De huidige politieke dynamiek gebruiken om de reductiedoelstelling voor de hele EU om te zetten in een lastenverdelingsakkoord tussen de lidstaten, moet de volgende prioriteit zijn. Hierbij moet er rekening gehouden worden met de verschillende emissiereductiemogelijkheden van de 25 lidstaten. Op deze manier zullen het engagement van de lidstaten en ook de geloofwaardigheid van het beleid toenemen.

Over het algemeen legt het actieplan de lat op een voldoende hoog niveau, waardoor het een essentiële bijdrage kan leveren aan de Europese klimaat- en energiestrategie. Het zal echter sterke en resolute acties vergen van de overheden om het actieplan in de praktijk om te zetten. Vermits de regeringsleiders hun politieke steun hebben betuigd in het voorjaar van 2007, zou voorrang moeten gegeven worden aan innovatiestimulerende beleidontwikkeling en effectieve beleidsuitvoering.

Prioritaire actie is nodig in de volgende domeinen.

II. Het realiseren van hogere energie-efficiëntie: specifieke beleidsdomeinen

2.1. Energiesector en EU-ETS

De Minaraad onderschrijft voorlopig de passage uit het EEAC-statement over de hervorming van de Europese Emissiehandel (ETS) niet. De Raad werkt op dit ogenblik aan een advies op eigen initiatief over dit thema, en verkiest daarom om hierover in dit advies geen standpunten in te nemen.

2.2. Bouwsector

Om het enorme potentieel aan energie-efficiëntie in het Europese gebouwenpark beter te kunnen benutten is een herziening nodig van de Gebouwenrichtlijn. De Gebouwenrichtlijn voorziet een labelsysteem voor alle gebouwen die verhuurd of verkocht worden. Bovendien bepaalt de richtlijn minimumeisen voor de energieprestatie, zowel voor nieuwe gebouwen als voor grondige renovaties. Tot nu toe zijn de energieprestatie-eisen voor bestaande gebouwen alleen van toepassing op gebouwen groter dan 1000 m². Door een verlaging van de drempel van 1000 m² tot 100 m², zou ongeveer 90% van het Europese gebouwenpark hieronder vallen, waardoor het besparingspotentieel van de richtlijn zou verdubbelen. Het is dus noodzakelijk dat de Gebouwenrichtlijn herzien wordt, zoals voorzien in het actieplan, zodat ook kleinere gebouwen onder de richtlijn vallen. Bovendien zijn de toegepaste normen niet streng genoeg om het economisch potentieel aan te boren. Daarom is het wenselijk en noodzakelijk dat het actieplan prestatieniveaus introduceert die gelijkwaardig zijn aan de 'passiehuys-'normen voor nieuwe huizen.

Verder zijn er grootschalige investeringsprogramma's nodig voor de renovatie van het bestaande gebouwenpark. Een goed voorbeeld hiervan is het Duitse investeringsprogramma dat van 2006 tot 2009 jaarlijks 1,4 miljard euro spendeert aan energie-efficiënte renovaties

van woningen. De opkomst van energiedienstverlenende bedrijven (Energy Service Companies, ESCO's) die zorgen voor derdepartijfinanciering is van essentieel belang om de financiële barrières bij investeringen te overwinnen. Dit valt gedeeltelijk samen met de Energiedienstenrichtlijn die een gunstig klimaat nastreeft voor dergelijke energiediensten.

De Minaraad verwelkomt het energielabelsysteem van de Gebouwenrichtlijn om het knelpunt van de zogenaamde 'split incentives' uit de weg te ruimen. Daarbij investeert de eigenaar bijvoorbeeld in het isoleren van een huis en haalt de huurder voordeel uit de lagere verwarmingskosten. De in de richtlijn opgenomen verplichting om informatie te verstrekken over de energetische kwaliteit van een gebouw bij verkoop of verhuur, zwingelt de concurrentie aan op het vlak van hoge-energiekwaliteit van gebouwen. Jammer genoeg voerden sommige lidstaten tijdrovende discussies over de wijze waarop dergelijk labelsysteem moest ingevoerd worden. Lidstaten die de bestaande richtlijn niet tijdig omgezet hebben, moeten beseffen dat de tijd dringt.

2.3. Transportsector

Het toenemend transport en de verschuiving naar minder efficiënte wijzen van vervoer hebben bijgedragen tot een stijgend aandeel van de transportsector in het energieverbruik, de hoge energie-intensiteit ervan en tot een grotere uitstoot van broeikasgassen. Het vrijmaken van de interne markt voor vracht- en luchtvervoer, zonder hiervoor een passend milieukader te voorzien, heeft deze negatieve trends versterkt. Deze trends moeten omgebogen worden.

De Minaraad is optimistisch over de volledige loskoppeling tussen de toename van het transport en de economische groei. Dit kan echter enkel op voorwaarde dat deze algemene strategische doelstelling omgezet wordt in een brede waaier aan beleidsmaatregelen om de vraag (naar transport) te beheersen. Dit kan via een herziening van subsidies en economische ontwikkelingsprogramma's tot ruimtelijke planning en tarifieringbeleid. Wij herinneren aan het werk dat de OESO en het Europees Milieuagentschap op dit vlak al hebben verricht en bevelen aan dat deze loskoppeling een prioriteit moet worden voor het Gemeenschappelijke Transportbeleid. Er is veel potentieel voorhanden om de meer milieuvriendelijke transportmodi te versterken, vooral in de stedelijke agglomeraties en voor het internationaal transport over land. Vele beleidsinspanningen in het verleden hebben geleid tot een stagnatie van het openbaar vervoer. Er zijn meer inspanningen nodig om een kader te scheppen voor een wederopleving van het openbaar vervoer. De Minaraad vraagt de Commissie dringend de concurrentievervalsingen aan te pakken die ontstaan zijn door de ongelijke belastingregimes voor lucht-, weg-, en spoortransport.

Snelheidsbeperkingen voor het transport tussen en in de steden spelen een belangrijke rol. Zij kunnen erg bevorderlijk zijn voor de veiligheid, de verkeersdoorstroming en het milieu, met inbegrip van een lagere uitstoot van broeikasgassen. Technologische snelheidsbegrenzers kunnen een belangrijke stimulans zijn om de overdreven zware motoren en de trend naar zwaardere en snellere wagens een halt toe te roepen. Het beperken van de snelheid kan ook helpen om de gemiddelde snelheid op het meest energie-efficiënte peil te houden.

De Minaraad verwelkomt de Mededeling van de Commissie over de resultaten van de herziening van de communautaire strategie inzake de CO₂-uitstoot door wagens, voor zover zij de beperkte werkbaarheid van een vrijwillige overeenkomst en de noodzaak aan bindende wetgeving bevestigt. Er bestaat een aanzienlijk technologisch en economisch potentieel om de brandstofefficiëntie te verbeteren en aldus de CO₂-uitstoot in elk segment van het Europese wagenpark te verminderen. Iedere ernstige kostenberekening moet ook rekening houden met de besparing aan brandstofkosten van een efficiëntere wagen tijdens de volledige levensduur van de wagen. In dit opzicht is het ambitieniveau van de nieuw geplande regelgeving eerder bescheiden. De emissienorm voor de gemiddelde nieuwe

wagen werd vastgelegd op 130 g CO₂ per km in 2012 (de in 1995 vooropgestelde EU-doelstelling bedroeg 120 g) verhoogd met 10 g die gerealiseerd moeten worden via begeleidende maatregelen (biobrandstoffen, airconditioning, autobanden). Bovendien kunnen emissieverlagingen die te maken hebben met biobrandstof ook meetellen voor het behalen van de norm. Vermits het verder zetten van de huidige technologische ontwikkeling ('business as usual') al zou leiden tot 143 g CO₂ per km in 2012, rijst de vraag of de nieuwe norm eigenlijk wel verder gaat dan de huidige situatie. Op de markt zijn al nieuwe wagens uit de lage en middenklasse beschikbaar die ongeveer 110 g CO₂/km verbruiken, en via bestaande technologieën kan men wagens bouwen die 100 g CO₂/km of minder verbruiken. De nieuwe doelstelling is dan ook onvoldoende innovatie-stimulerend. Een ambitieuze doelstelling draagt niet alleen bij tot de bescherming van het klimaat, maar ook tot de veiligheid van de energiebevoorrading.

De lenteraad heeft beslist om het verplichte aandeel biobrandstoffen te verhogen van 5,75% (tegen 2010) naar 10% (tegen 2020). Deze maatregel kadert ook in de zogenaamde geïntegreerde aanpak om de CO₂-uitstoot door wagens te verminderen. Bovendien is er een voorstel van de Commissie om van brandstofleveranciers te eisen dat hun brandstoffen tijdens hun levensduur 10% minder broeikasgassen zouden uitstoten. Rekening houden met emissieverlagingen door brandstoffen bij het halen van de emissiereductiedoelstelling voor wagens, veroorzaakt kritiek op een aantal punten. Niet alle biobrandstoffen dragen aanzienlijk bij tot de verlaging van de uitstoot van broeikasgassen; sommige doen dit veel minder dan andere. Indien emissies ten gevolge van veranderingen in landgebruik, de uitstoot van methaangas en stikstofdioxide door de teelt van biomassa meegeteld worden, kan de broeikasgasbalans van sommige biobrandstoffen zelfs negatief zijn. De reductie van broeikasgassen via de promotie van biobrandstoffen, is aanzienlijk duurder dan andere maatregelen en vormen van energiegebruik van biomassa. Deze alternatieven zouden bijgevolg voorrang moeten krijgen bij het opstellen van ondersteuningsmaatregelen. Het is mogelijk dat de ambitieuze doelstellingen niet in alle EU-landen haalbaar zijn en dat hierdoor aanzienlijke import nodig zal zijn vanuit landen waar men minder invloed kan uitoefenen op de negatieve milieueffecten. Daarom zijn er meer gesofisticeerde maatregelen nodig om op een efficiënte wijze de mogelijkheden van biomassa te gebruiken om broeikasgassen te reduceren en tegelijkertijd de negatieve gevolgen voor de biodiversiteit te vermijden. De Minaraad vraagt derhalve dringend dat de bindende doelstelling van 10% heroverwogen en herzien wordt. De Minaraad is ervan overtuigd dat de voorwaarden die de regeringsleiders koppelden aan deze doelstelling (de productie moest duurzaam zijn, de tweede-generatie biobrandstoffen moet commercieel beschikbaar zijn, etc.) niet vervuld zijn.

Tot nog toe heeft er geen ernstig debat plaats gevonden over het meest geschikte instrument om de uitstoot van broeikasgassen door wagens te beperken. Dit is echter nodig om een evenwicht te vinden tussen de nood aan meer innovatie voor brandstofbesparende voertuigen, economische efficiëntie en de diversiteit van het wagenpark, zonder de algemene doelstelling in gevaar te brengen. In principe voldoen zowel marktgebaseerde als regelgevende instrumenten aan die criteria, maar wel met een verschillend zwakte-sterkte-profiel.

De Duitse SRU suggereerde het idee van een open handelssysteem: het zou een mogelijke stap voorwaarts zijn om de uitstoot van het wagenpark te integreren in het EU-ETS, en de wagenfabrikanten ertoe te verplichten om rechten voor hun respectievelijke wagenparken in te leveren. Via ramingen van het gemiddeld aantal gereden kilometers zou men de uitstoot van het totale wagenpark van een fabrikant kunnen schatten, evenals de daarmee samenhangende gemiddelde uitstoot per wagen. Hierdoor zouden autofabrikanten ingeschakeld kunnen worden om op een efficiënte manier CO₂-emissies te verlagen. Het streefdoel zou 100 g CO₂ per km moeten zijn in 2012, maar dit moet nadien nog stelselmatig verminderen om de -30% doelstelling van de EU in 2020 te halen. Bovendien zouden er ook andere maatregelen moeten genomen worden, zoals betere labelsystemen en een voertuigentaks op basis van CO₂-uitstoot. Een dergelijke aanpak biedt niet enkel het voordeel van efficiënte CO₂-verlagingen, maar introduceert ook een financiële

verantwoordelijkheid voor de sector inzake klimaatbescherming. De impact op de ontwikkeling van meer brandstofefficiënte wagens zou eerder beperkt kunnen zijn. Om juridische redenen zou dergelijk systeem pas in de loop van het volgende decennium van kracht kunnen worden.

Andere opties kunnen meer gericht zijn op brandstofbesparingen en kunnen sneller effectief zijn. Voorbeelden zijn een emissiehandelssysteem binnen de auto-industrie of het opleggen van normen (bv voor gewicht, vermogen, omvang of oppervlakte van de motor, die meestal leiden naar de vooropgezette prestatiedoelstellingen van de nieuwe autovloot. Echter, is het waarschijnlijk dat een dergelijke aanpak slechts mogelijk is mits een hogere kostprijs voor de autoproducenten.

De Minaraad stelt een open debat voor over de mogelijkheden van alle instrumenten die in aanmerking komen, maar waarschuwt vooraf dat de algemene doelstelling voor het (milieu)prestatieniveau door dit debat niet in het gedrang mag komen.

2.4. Toestellen / Productbeleid

2.4.1. Dynamisch labelen

Een meer dynamische aanpak inzake energielabels is essentieel om de vraag naar energie-efficiënte producten en diensten te creëren. Net zoals voor gebouwen (zie 2.2), zou labelen een prijsdifferentiatie op basis van energiegebruik mogelijk kunnen maken en zou het tot concurrentie leiden op het vlak van energie-efficiëntie. Dit geldt zowel voor het zogenaamde 'witgoed' (koelkasten, wasmachines, enz.) als voor het 'bruingoed' (TV, digitale boxen, kantooruitrusting, enz.). Bijkomende informatie over de stand-by en uit-modus is nodig. Bovendien moet er een gelijkaardig labelsysteem komen voor energieverbruikende systemen in de (niet energie-intensieve) industrie (motorsystemen, luchtdruksystemen, pompen, enz.).

Het huidige systeem is statisch en bevat niet alle noodzakelijke informatie waarmee de gemiddelde consument snel het break-even-punt kan beoordelen als hij in de kleinhandel een toestel moet kiezen. Door het gebrek aan regelmatige updates zijn er alsmatig nieuwe efficiëntieclassen (A+, A++) ontstaan, die vaak de indruk wekken dat een klasse 'A' nog altijd voldoet, hoewel deze na een update misschien als een 'C' of zelfs lager zou gekwalificeerd worden. Bij een regelmatige update zouden alle toestellen op de markt opnieuw gerangschikt moeten worden, zodat alleen de meest efficiënte producten (bijvoorbeeld de top 10-20% op de markt) een label klasse 'A' zouden krijgen. Bovendien zou er voor ieder product niet alleen informatie beschikbaar moeten zijn over het energie- (en water-)verbruik per beurt, maar ook over de jaarlijkse energie- (en water-)kosten, waarbij de meest actuele prijzen gehanteerd worden.

Het voorstel van het actieplan om de Kaderrichtlijn betreffende de energielabels op huishoudapparaten (92/75/EG) regelmatig te actualiseren en uit te breiden naar meer productgroepen, is een stap in de goede richting. Er moet echter ook informatie verstrekt worden over de jaarlijkse kosten, zodat de consument snel een beoordeling kan maken.

2.4.2. Dynamische normen voor energieverbruikende producten

Het is mogelijk dat de consument geen optimale keuzes maakt ondanks de beschikbaarheid van gepaste informatie. De reden hiervoor is dat energie-efficiëntie geen prioriteit is voor consumenten en fabrikanten van niet energie-intensieve producten. E mogelijkheden voor besparingen op de energiekosten van energieverbruikende producten zijn vaak onduidelijk en uiteenlopend. In het licht daarvan (en van de politieke onwil/onkunde om externe effecten te internaliseren) kunnen productnormen nuttig zijn om

een deel van het lage-kosten/kosteloze potentieel van energie-efficiëntie te realiseren. Als men er bovendien van uitgaat dat de globale vraag naar energie-efficiënte toestellen in de toekomst zal stijgen (globale behoefte), dan zal het bijkomende voordelen bieden (bv. 'first mover') om in eigen land marktleaders te creëren.

Het actieplan van de Commissie met betrekking tot de invoering van maatregelen binnen de Richtlijn Energieverbruikende Producten (Richtlijn 2005/32/EG) verdient alle steun. De focus op energieverbruikende producten is van strategisch belang omdat deze een belangrijk en stijgend aandeel van de energievraag vertegenwoordigen. In het kader van deze richtlijn worden thans studies uitgevoerd voor 14 belangrijke energieverbruikende productengroepen. Het actieplan voorziet om de normen regelmatig te beoordelen en te actualiseren, en dit te combineren met de visie om in de volgende ronde de minimumnorm op het niveau te brengen van het huidige best presterende product ('Top Runner'-aanpak). Het actieplan wil ook meer productgroepen opnemen en wil de studies gebruiken voor de invoering van het hoger vermelde verbeterde labelsysteem.

III. De integratie van energie-efficiëntie in alle beleidsdomeinen

3.1. Energiedienstenrichtlijn & Mainstreaming

De volledige integratie van het beleid inzake energie-efficiëntie in andere relevante beleidsstrategieën en –programma's, zoals de opvolging van de EU Strategie voor Duurzame Ontwikkeling en het aangekondigde Actieplan voor Duurzame Consumptie en Productie, is onmisbaar om blijvende efficiëntieverbeteringen te realiseren. De volledige uitvoering en versterking van de Energiedienstenrichtlijn (2006/32/EG) zal belangrijke stappen vooruit betekenen in de mainstreaming van energie-efficiëntie. De doelstelling van de richtlijn blijkt echter nog steeds onvoldoende ambitieus te zijn. Zo geraakte een eerder voorstel om aan de openbare sector hogere eisen op te leggen tot verbetering van energie-efficiëntie, niet door de wetgevende procedure.

De richtlijn bevat een aantal belangrijke maatregelen voor de mainstreaming van energie-efficiëntie. Deze hebben betrekking op (i) de voorbeeldfunctie van de openbare sector, (ii) het stimuleren van energiediensten en energiedienstverlenende bedrijven (ESCO's) en op (iii) het wegnemen van informatiebarrières zodat de consumenten kunnen genieten van de economische voordelen van energie-efficiëntie.

De Mineraad wijst er op dat de gevolgen van het creëren van een goed functionerende markt voor energiediensten en ESCO's niet overschat kan worden. Dit is een essentiële voorwaarde voor de succesvolle uitvoering van de Gebouwenrichtlijn. Het is dan ook van cruciaal belang dat de Energiedienstenrichtlijn uitgevoerd wordt tegen het begin van 2008 en dat er ambitieuze nationale actieplannen voor energie-efficiëntie opgesteld worden die er op zijn minst voor moeten zorgen dat de bescheiden energiebesparingsdoelstellingen van het actieplan verwezenlijkt worden en dat er een oplossing komt voor een aantal technische problemen. Samen met de prioritaire actie 5 van het actieplan ('betere financiële middelen voor energie-efficiëntie voor KMO's), zal dit een cruciale rol spelen voor de mainstreaming van energie-efficiëntie.

3.2. Energiebelasting

De prioritaire actie 7 van het actieplan ('coherent gebruik van belasting') verdient volledige steun. Deze actie sluit aan bij de suggestie van de vernieuwde EU Strategie voor Duurzame Ontwikkeling (§ 23): "De lidstaten moeten verdere stappen bestuderen om de belastingdruk te verschuiven van arbeid naar het gebruik van hulpbronnen en energie en/of naar verontreiniging; en om bij te dragen tot de EU-doelstellingen van toename van de

werkgelegenheid en daling van de negatieve milieueffecten op een kosteneffectieve wijze.” Historisch gezien is het niveau van de energieprijzen één van de belangrijkste factoren om de wisselende vooruitgang te verklaren op het vlak van energie-intensiteit. Bij gebrek aan een overkoepelend EU-ETS, dat alle sectoren dekt, is een energie/ecobelasting de meest doeltreffende manier om energie-efficiëntie te stimuleren. In deze context verwelkomt de Minaraad de hernieuwde discussie over marktconforme instrumenten naar aanleiding van het Groenboek van de Commissie van 28 maart 2007 (COM(2007) 140 final) en moedigt hij de Commissie aan om een voorstel te doen tot herziening van de Energiebelastingrichtlijn. Deze herziening zou belastingtarieven moeten invoeren die aanzienlijk hoger zijn dan de huidige en meer gedifferentieerd zijn volgens de CO₂-uitstoot van de verschillende fossiele brandstoffen. Een andere belangrijke kwestie is het afschaffen van subsidies die een direct of indirect effect hebben op een verhoogd energieverbruik, en die nog steeds gebruikelijk zijn in vele lidstaten. Subsidies voor fossiele brandstoffen creëren foutieve stimulansen inzake de bevordering van energie-efficiëntie omdat zij de energieprijzen verlagen en de illusie in stand houden dat we nog steeds in een wereld leven van goedkope energie. Daarom verwelkomt de Minaraad het werk verricht door het Europees Milieuagentschap met betrekking tot transport- en energiesubsidies. De Minaraad pleit voor dwingende maatregelen, zowel op Europees als op nationaal niveau, om de aanzienlijke prijsverstoringen inzake energie-efficiëntie aan te pakken.

3.3. Een nieuw paradigma voor energieverbruik

De immense uitdagingen en mogelijkheden waarmee Europa geconfronteerd wordt om een verzekerde energievoorziening en de bescherming van het concurrentievermogen op wereldvlak te realiseren, evenals het nastreven van een hoge graad van milieubescherming, kunnen enkel gerealiseerd worden via een verschuiving naar een nieuw energieverbruikparadigma dat gebaseerd is op energie-efficiëntie en energiebesparing. Zowel burgers als alle stakeholders, niet enkel overheden en bedrijven, moeten actief betrokken worden bij deze langlopende transitie naar een duurzamer energieverbruik. Dit proces kan enkel succesvol zijn indien er naast technologische innovatie en een coherent gebruik van economische stimulansen en marktinstrumenten, ook gezorgd wordt voor een ambitieus en dwingend beleid inzake vorming, informatie en communicatie. De voornaamste doelgroepen hiervoor zijn de consumenten, de gemeenten, de niet-gouvernementele organisaties en de media. De Minaraad stelt krachtigere acties voor op Europees niveau en op niveau van de lidstaten, om het publiek te sensibiliseren voor de thema's energie en klimaatverandering, alsook om de burgers te betrekken bij het zoeken naar oplossingen hiervoor.