

## Executive Summary

HOTREC considers that the revision of Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) is important to reach carbon neutrality by 2050.

It is positive that awareness raising on the cost savings companies will have at a later stage is included in the proposal. But companies should not be penalised with tax increases, otherwise the potential savings will be jeopardised.

We are concerned with new infrastructural adjustments that need to be done by companies, as the last revision of the Directive took place in 2018 (Member States needed to comply by mid 2021). This will bring more costs and burdens to companies, especially SMEs.

The Directive should take into account the different levels of renovation across the EU (e.g. Zero NET building concept).

Infrastructures for sustainable mobility are relevant for the hospitality sector (e.g. car charging stations; bicycle parking stations). Nevertheless, the level of detail of the proposal is unproportionate. Subsidiarity should prevail. In addition, specific financing instruments and incentives should be foreseen especially for SMEs.

## Résumé

L'HOTREC considère que la révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (EPBD) est importante pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Il est positif que la sensibilisation aux **économies** que les entreprises pourront réaliser à un stade ultérieur soit incluse dans la proposition. Mais les entreprises **ne doivent pas être pénalisées par des augmentations d'impôts**, sinon les économies potentielles seront compromises.

Nous sommes préoccupés par les nouveaux ajustements d'infrastructure qui doivent être effectués par les entreprises, car la dernière révision de la directive a eu lieu en 2018 (les États membres devaient se conformer à la mi-2021). Cela entraînera **davantage de coûts et de charges pour les entreprises**, notamment les PME.

La directive devrait tenir compte des différents niveaux de rénovation dans l'UE (par exemple, le concept de bâtiment zéro NET).

Les infrastructures de mobilité durable sont pertinentes pour le secteur de l'hôtellerie et de la restauration (par exemple, les stations de recharge des voitures et les stations de stationnement des vélos). Néanmoins, le **niveau de détail de la proposition est disproportionné. La subsidiarité devrait prévaloir**. En outre, **des instruments de financement et des incitations spécifiques devraient être prévus, notamment pour les PME**.



HOTREC is the European Association representing Hotels, Restaurants and Cafés in Europe. Overall, HOTREC represents 2 million companies and they provide 12 million jobs. The vast majority of these companies are SME's (almost 90% are micro-entreprises).

The hospitality sector supports the objectives set out by the United Nation Sustainable Development Goals (SDGs) and the 2030 Agenda for Sustainable Development. We, therefore, welcome the revision of the Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) as part of the EU's goal in achieving a zero-emission building stock by 2050.

We acknowledge, that buildings account for 40% of energy consumed and 36% of energy-related direct and indirect greenhouse gas emissions. We, therefore, agree that buildings need to be renewed, be more energy efficient and less dependent on fossil fuels. Renovation is key for reducing the energy consumption of buildings, for bringing down emissions and for reducing energy bills.

It is also to note that heating, cooling and domestic hot water account for 80% of the energy that households consume.

Overall, HOTREC would like to share the comments below on the "Energy Performance of Buildings Directive" ([COM\(2021\) 802 final](#)).

#### **GENERAL COMMENTS**

We very much welcome the fact that the European Commission has taken on board several of the points HOTREC had highlighted in its [position on the Renovation Wave](#). Namely, the need for Member States, regional and local authorities to **raise awareness** on the advantages and the necessity to apply the Directive; and the need to provide **easy access to finance and incentives**.

We, therefore, much welcome art. 15 on financial incentives. Member States shall make best cost-effective use of national financing and financing available established at Union level, in particular the Recovery and Resilience Facility, the Social Climate Fund, cohesion policy funds, InvestEU.

We also support that the proposal asks Member States to promote the roll-out of enabling **fund-**

HOTREC est l'association européenne représentant les hôtels, restaurants et cafés en Europe. Au total, l'HOTREC représente 2 millions d'entreprises qui fournissent 12 millions d'emplois. La grande majorité de ces entreprises sont des PME (près de 90% sont des micro-entreprises).

Le secteur de l'hôtellerie soutient les objectifs fixés par les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies et l'Agenda 2030 pour le développement durable. Nous nous félicitons donc de la révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (EPBD), qui s'inscrit dans le cadre de l'objectif de l'UE visant à créer un parc immobilier à zéro émission d'ici 2050.

Nous reconnaissons que les bâtiments représentent 40 % de l'énergie consommée et 36 % des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées à l'énergie. Nous sommes donc d'accord sur le fait que les bâtiments doivent être rénovés, être plus efficaces sur le plan énergétique et moins dépendants des combustibles fossiles. La rénovation est essentielle pour réduire la consommation d'énergie des bâtiments, pour diminuer les émissions et pour réduire les factures d'énergie.

Il convient également de noter que le chauffage, le refroidissement et l'eau chaude sanitaire représentent 80 % de l'énergie consommée par les ménages.

Dans l'ensemble, l'HOTREC souhaite partager les commentaires ci-dessous sur la "Directive sur la performance énergétique des bâtiments" ([COM\(2021\) 802 final](#)).

#### **COMMENTAIRES GÉNÉRAUX**

Nous nous réjouissons du fait que la Commission européenne ait pris en compte plusieurs des points que l'HOTREC avait soulignés dans sa [position sur la Vague de Rénovation](#). A savoir, la nécessité pour les Etats membres, les autorités régionales et locales de **sensibiliser** sur les avantages et la nécessité d'appliquer la directive ; et la nécessité de fournir un **accès facile au financement et aux incitations**.

Nous accueillons donc très favorablement l'art. 15 sur les incitations financières. Les États membres utilisent au mieux, avec un bon rapport coût-efficacité, les financements nationaux et les financements disponibles établis au niveau de l'Union, en particulier le mécanisme de relance et de résilience, le Fonds social pour le climat, les fonds de la politique de cohésion, InvestEU.

Nous soutenons également le fait que la proposition demande aux États membres de promouvoir le déploiement de **financements et d'outils**

**ing and financial tools**, such as energy efficiency loans and mortgages for building renovation, energy performance contracting, fiscal incentives, on-tax schemes, on-bill schemes, guarantee funds, funds targeting deep renovations.

But we highlight that for companies to benefit from cost savings, **taxes cannot increase**. Otherwise, the benefit is undermined.

We also welcome the fact that Member States shall ensure the establishment of **technical assistance facilities**, including through one-stop-shops, so that all barriers to building renovation are addressed.

We consider that the harmonisation of the rules of the Energy Performance Certificate (EPCs) guarantees will lead to **better comparable data across the EU**, which means more reliable data.

Nevertheless, we are concerned with the **increase of costs and red tape for SME's and micro-entreprises**. The last revision of the Directive was done in 2018 and the entry into force at national level ended only during summer 2021. The fact that certain provisions were introduced during 2018 and now were eliminated, bring a lack of predictability and profitability of investments (e.g. provision on infrastructure for sustainable mobility – art 12).

Finally, we consider that the revision of the EPBD needs to be fully aligned with the remaining proposals that are part of the Fit for 55 package, namely the revision of the Emission Trading Scheme Directive; Energy Efficiency Directive or the Renewable Energy Directive.

### IMPACT ASSESSMENT

Unfortunately, the impact assessment does not analyse the impact of the proposal towards SMEs, namely the costs of the materials and the construction infrastructural changes the reform entails. We anticipate higher costs, more red tape and bureaucracy for all buildings to be reformed and compliant with the legislation in due time.

#### **HOTREC's request:**

HOTREC would like to know the Commission's assessment of the impact of the proposal on SME's.

### ZERO NET BUILDING

**financiers**, tels que des prêts et des hypothèques pour la rénovation des bâtiments, des contrats de performance énergétique, des incitations fiscales, des régimes fiscaux, des régimes de facturation, des fonds de garantie, des fonds ciblant les rénovations profondes.

Mais nous soulignons que pour que les entreprises bénéficient des économies de coûts, **les impôts ne peuvent pas augmenter**. Dans le cas contraire, les avantages sont réduits à néant.

Nous nous félicitons également du fait que les États membres veillent à la mise en place d'**installations d'assistance technique**, notamment par le biais de guichets uniques, afin que tous les obstacles à la rénovation des bâtiments soient levés.

Nous considérons que l'harmonisation des règles de garantie des certificats de performance énergétique (CPE) permettra d'obtenir des **données plus comparables dans toute l'UE**, ce qui signifie des données plus fiables.

Néanmoins, nous sommes préoccupés par l'**augmentation des coûts et des formalités administratives pour les PME et les micro-entreprises**. La dernière révision de la Directive a été faite en 2018 et l'entrée en vigueur au niveau national ne s'est terminée que durant l'été 2021. Le fait que certaines dispositions aient été introduites en 2018 et soient maintenant supprimées, entraîne un manque de prévisibilité et de rentabilité des investissements (par exemple, la disposition sur les infrastructures pour la mobilité durable - article 12).

Enfin, nous considérons que la révision de la directive EPBD doit être pleinement alignée avec les autres propositions qui font partie du paquet *Fit for 55*, à savoir la révision de la directive sur le système d'échange de quotas d'émission, la directive sur l'efficacité énergétique ou la directive sur les énergies renouvelables.

### ÉVALUATION DE L'IMPACT

Malheureusement, l'évaluation d'impact n'analyse pas l'impact de la proposition sur les PME, à savoir les coûts des matériaux et les changements d'infrastructure de construction que la réforme implique. Nous prévoyons des coûts plus élevés, davantage de paperasserie et de bureaucratie pour que tous les bâtiments soient réformés et conformes à la législation en temps voulu.

#### **Demande de l'HOTREC :**

L'HOTREC aimerait connaître l'évaluation de la Commission quant à l'impact de la proposition sur les PME.

The Zero NET Building concept will replace the old “Nearly Zero Energy Building” formulation. While we understand the Commission’s aim of being more ambitious for new and renovated buildings, we consider that the definition **does not take into account the different level of renovation across the EU**. In fact, the new concept, means that companies will need to readjust one more time. Some companies have introduced changes not long ago. The profitability concept is jeopardised.

This concept also disregards the geographical constraints of smaller EU regions which may have a limited ability to supply renewable energy for all buildings due to space limitations, rising building heights, shading and related issues.

### Proposal by HOTREC:

The text needs a **legal clarification** explaining that the Zero NET Building Concept applies **only to new buildings**.

This clarification goes in line with the threshold values listed in Annex II of the draft proposal, which also refer to **existing buildings** only.

### MINIMUM ENERGY PERFORMANCE STANDARDS (MEPs)

One main novelty of the revision is the introduction of minimum energy performance standards to trigger the required transformation of the sector. According with this principle, the **worst-performing 15% of the building stock of each Member State needs to be upgraded** from the Energy Performance Certificate's Grade G to at least Grade F by 2027 for non-residential buildings and 2030 for residential buildings.

This means that thousands of buildings, all across Europe, will need to be renewed until then. SME's are included. **Less than five years seems to be an unrealistic deadline to carry out** this procedure.

In our view, it is essential that this requirement considers the **different stages of renewal introduced by different Member States and the different level of development of non-residential buildings**. Therefore, we consider that **Member States should have flexibility** in shaping the concept at national level.

The European Commission defends that MEPs

### BÂTIMENT ZÉRO NET

Le concept de bâtiment à énergie zéro remplacera l'ancienne formulation "bâtiment à énergie quasi nulle". Si nous comprenons l'objectif de la Commission d'être plus ambitieux pour les bâtiments neufs et rénovés, nous considérons que la définition **ne tient pas compte des différents niveaux de rénovation dans l'UE**. En fait, le nouveau concept signifie que les entreprises devront se réajuster une fois de plus. Certaines entreprises ont introduit des changements il n'y a pas longtemps. Le concept de rentabilité est mis en péril.

Ce concept ne tient pas compte non plus des contraintes géographiques des petites régions de l'UE qui peuvent avoir une capacité limitée à fournir de l'énergie renouvelable pour tous les bâtiments en raison de l'espace limité, de l'augmentation de la hauteur des bâtiments, de l'ombre et d'autres problèmes connexes.

### Proposition de l'HOTREC :

Le texte nécessite une **clarification juridique** expliquant que le concept de bâtiment zéro NET **ne s'applique qu'aux nouveaux bâtiments**.

Cette précision va dans le sens des valeurs seuils énumérées à l'annexe II du projet de proposition, qui se réfèrent également aux seuls **bâtiments existants**.

### NORMES MINIMALES DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE (MPE)

L'une des principales nouveautés de la révision est l'introduction de normes minimales de performance énergétique pour déclencher la transformation nécessaire du secteur. Selon ce principe, les **15 % du parc immobilier les moins performants de chaque État membre doivent passer** de la classe G du certificat de performance énergétique à la classe F au moins d'ici 2027 pour les bâtiments non résidentiels et 2030 pour les bâtiments résidentiels.

Cela signifie que des milliers de bâtiments, partout en Europe, devront être rénovés d'ici là. Les PME sont incluses. **Moins de cinq ans semble être un délai irréaliste pour mener à bien** cette procédure.

Selon nous, il est essentiel que cette exigence tienne compte des **différentes étapes de rénovation introduites par les différents États membres et du niveau de développement différent des bâtiments non résidentiels**. Par conséquent, nous considérons que les **États membres devraient disposer d'une certaine flexibilité** pour façonner le concept au niveau national.

La Commission européenne défend que les députés européens et la ré-

and building renovation have two major recognised positive economic impacts:

- decreasing energy costs, alleviating energy poverty, and
- increasing the value of more energy performing buildings.

Nevertheless, it is fundamental that **taxes are not heavily increased by governments**, or these economic advantages will not be experienced by SME's.

Finally, access to easy financial and technical support are essential to help companies, and SME's in particular, cope with MEPs (90% of the companies in the hospitality sector are micro-entreprises, with very low profit margins). As mentioned, we very much welcome the several financing instruments put forward to help facilitate the green transition, including for buildings. The Social Climate Fund, in particular, is focusing on the most vulnerable members of society, such as certain households and micro-entreprises. This is crucial. But we know that **SMEs will also face significant cost challenges** which should not be overlooked and which they cannot meet on their own, especially in the context of a post-pandemic recovery and the economic effects of the Russia-Ukraine conflict.

The Commission defends that "energy renovation pays for itself over time". While this may be true in the long term, in the short-term renovations may require significant financial investment which businesses, **and especially SMEs, do not afford to undertake on their own.**

Furthermore, the **return on investment on energy efficiency may be more uncertain** than in aspects such as renewable energy, as energy efficiency also requires behavioural change aside from the initial technological or infrastructural investment. This may make it more difficult for businesses to tap traditional modes of financing such as bank loans.

### Proposal by HOTREC:

Member States should have flexibility to introduce the concept of MEPs at national level.

SMEs need EU funding and incentives to comply with MEPs.

### [ENERGY PERFORMANCE CERTIFICATES \(EPCs\)](#)

novation des bâtiments ont deux impacts économiques positifs majeurs reconnus :

- réduire les coûts de l'énergie, atténuer la pauvreté énergétique, et
- l'augmentation de la valeur des bâtiments plus performants sur le plan énergétique.

Néanmoins, il est fondamental que les **gouvernements n'augmentent pas fortement les taxes**, sinon les PME ne bénéficieront pas de ces avantages économiques.

Enfin, l'accès à un soutien financier et technique facile est essentiel pour aider les entreprises, et les PME en particulier, à faire face aux TPE (90% des entreprises du secteur de l'hôtellerie sont des micro-entreprises, avec des marges bénéficiaires très faibles). Comme nous l'avons mentionné, nous accueillons très favorablement les différents instruments de financement proposés pour faciliter la transition verte, y compris pour les bâtiments. Le Fonds social pour le climat, en particulier, se concentre sur les membres les plus vulnérables de la société, comme certains ménages et micro-entreprises. C'est essentiel. Mais nous savons que les **PME seront également confrontées à d'importants défis en termes de coûts**, qu'il ne faut pas négliger et qu'elles ne peuvent pas relever seules, notamment dans le contexte d'une reprise post-pandémique et des effets économiques du conflit Russie-Ukraine.

La Commission défend l'idée que "la rénovation énergétique s'amortit avec le temps" . Si cela peut être vrai à long terme, à court terme, les rénovations peuvent nécessiter un investissement financier important que les entreprises, **et surtout les PME, ne peuvent pas se permettre d'entreprendre seules.**

En outre, le **retour sur investissement en matière d'efficacité énergétique peut être plus incertain** que pour des aspects tels que les énergies renouvelables, car l'efficacité énergétique nécessite également un changement de comportement en plus de l'investissement technologique ou infrastructurel initial. Il peut donc être plus difficile pour les entreprises de recourir aux modes de financement traditionnels tels que les prêts bancaires .

### Proposition de l'HOTREC :

Les États membres devraient disposer d'une certaine souplesse pour introduire le concept de députés européens au niveau national.

Les PME ont besoin des financements et des incitations de l'UE pour se conformer aux députés européens.

### [CERTIFICATS DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE \(CPE\)](#)

Overall, we agree that all energy performance certificates must be based on a harmonised scale of energy performance classes to ensure comparability across the Union, by 2025. This will guarantee more reliable data.

The energy performance classes will be rescaled to provide a common vision of reaching zero-emission building stock by 2050, **while taking into account national differences of building stocks**: the highest class A represents a zero-emission building, while the lowest class G shall include the 15% worst-performing buildings in the national building stock.

Nevertheless, we consider that **monitoring** should be done by the Commission, making sure that **Member States who have already introduced improvements in their buildings are not penalised**. It will also be essential to make sure that EPCs's criteria are truly harmonised across the EU.

**Proposal by HOTREC:**

The European Commission should monitor changes that have already been introduced by Member States in the past with regard to EPCs.

**INFRASTRUCTURE FOR SUSTAINABLE MOBILITY**

Article 12 aims that infrastructure for sustainable mobility is aligned with the increased climate ambition and stipulates that pre-cabling becomes the norm for all new buildings and buildings undergoing major renovation, and the roll-out of recharging points in new and renovated office buildings is reinforced. In addition, it stipulates that mandatory bicycle parking spaces in new buildings and buildings undergoing major renovation are introduced.

Overall, we consider these infrastructural changes relevant for the hospitality sector. Nevertheless, we acknowledge several challenges.

It is to note that in the recast of the Directive from 2018, **there was the possibility for Member States to exempt SMEs from these infrastructural mobility requirements**. Predictability and expectations' profitability are essential for companies, especially SMEs and micro-entreprises to cope with the European Climate Law and the EU Green Deal Goals. Companies cannot afford a turnaround of policy every five or ten years.

Dans l'ensemble, nous sommes d'accord pour dire que tous les certificats de performance énergétique doivent être basés sur une échelle harmonisée de classes de performance énergétique afin de garantir la comparabilité dans toute l'Union, d'ici 2025. Cela garantira des données plus fiables.

Les classes de performance énergétique seront redimensionnées afin de fournir une vision commune pour atteindre un parc immobilier à émissions nulles d'ici 2050, **tout en tenant compte des différences nationales en matière de parc immobilier** : la classe A, la plus élevée, représente un bâtiment à émissions nulles, tandis que la classe G, la plus basse, comprendra les 15 % de bâtiments les moins performants du parc immobilier national.

Néanmoins, nous considérons que le **contrôle** doit être effectué par la Commission, en veillant à ce que les **États membres qui ont déjà introduit des améliorations dans leurs bâtiments ne soient pas pénalisés**. Il sera également essentiel de s'assurer que les critères de l'EPCs soient réellement harmonisés à travers l'UE.

**Proposition de l'HOTREC :**

La Commission européenne devrait surveiller les changements qui ont déjà été introduits par les États membres dans le passé en ce qui concerne les CPE.

**INFRASTRUCTURE POUR UNE MOBILITÉ DURABLE**

L'article 12 vise à aligner les infrastructures de mobilité durable sur l'ambition climatique accrue et stipule que le précâblage devient la norme pour tous les nouveaux bâtiments et les bâtiments faisant l'objet d'une rénovation importante, et que le déploiement de points de recharge dans les immeubles de bureaux neufs et rénovés soit renforcé. En outre, elle stipule que des places de stationnement obligatoires pour les vélos sont introduites dans les nouveaux bâtiments et les bâtiments faisant l'objet d'une rénovation importante.

Dans l'ensemble, nous considérons que ces changements infrastructuraux sont pertinents pour le secteur de l'hôtellerie. Néanmoins, nous reconnaissons plusieurs défis.

Il est à noter que dans la refonte de la directive de 2018, **il y avait la possibilité pour les États membres d'exempter les PME de ces exigences de mobilité infrastructurelle**. La prévisibilité et la rentabilité des attentes sont essentielles pour que les entreprises, en particulier les PME et les micro-entreprises, puissent faire face à la loi européenne sur le climat et aux objectifs du contrat vert de l'UE. Les entreprises ne peuvent pas se permettre un changement de politique tous les cinq ou dix ans.

Moreover, we believe that the Commission proposal is **too prescriptive** (e.g. demand to build one charging point in every 10 parking spaces in non-residential buildings; demand to build one bicycle parking space for every car parking space). These changes would imply very expensive investments. The EU should focus on a technological neutral approach, **but leave the selection of means and the practical implementation to the Member States**. We believe that **subsidiarity should prevail** in this case.

In hospitality sector, the size of the parking area, its use and the need for charging stations **varies depending on the business in the property and where the property is situated inside the country** (city, urban areas, rural areas, remote areas.)

On the other hand, cycling should be promoted through sensible and cost-effective measures and not via unnecessary over-regulation. The need for bicycle parks varies greatly depending on countries/regions.

Overall, **guidance on the need for such infrastructures** should come **from national/local level**. The areas; type of businesses; the property and local transport networks need to be taken into account.

In any case, the proposed compulsory legislation also carries a significant risk of technology obsolescence as technology evolves fast and the needs and habits of recharging will possibly change. Therefore, it is vital to include a **market driven approach** speeded up **with finance and incentives** to support companies, especially SME's in their adaptation to the new rules.

Finally, it is to note that article 12 of the current proposal is interlinked with a separate proposal governing alternative fuel infrastructure (AFIR) – ([COM\(2021\)559](#)) . The latter is concurrently being discussed at the European Parliament and Council of Ministers. It is crucial that the same level of ambition is provided in both legislations. An insufficient level of ambition and inconsistencies across proposals will risk that businesses' investments in electric vehicles charging points are underutilised due to inappropriate infrastructure across EU Member States.

**Proposal by HOTREC:**

Infrastructural mobility should be left to Mem-

De plus, nous pensons que la proposition de la Commission **est trop prescriptive** (par exemple, demande de construire une borne de recharge pour 10 places de stationnement dans les bâtiments non résidentiels ; demande de construire un espace de stationnement pour vélo pour chaque place de stationnement pour voiture). Ces changements impliqueraient des investissements très coûteux. L'UE devrait se concentrer sur une approche technologiquement neutre, **mais laisser la sélection des moyens et la mise en œuvre pratique aux États membres**. Nous pensons que la **subsidiarité doit prévaloir** dans ce cas.

Dans le secteur de l'hôtellerie, la taille de l'aire de stationnement, son utilisation et le besoin de bornes de recharge **varient en fonction de l'activité de la propriété et de l'endroit où celle-ci est située dans le pays** (ville, zones urbaines, zones rurales, zones éloignées, etc.)

D'autre part, la promotion du vélo doit se faire par le biais de mesures judicieuses et rentables et non par une surréglementation inutile. Le besoin de parcs à vélos varie fortement selon les pays/régions.

Dans l'ensemble, **l'orientation sur la nécessité de ces infrastructures** devrait venir **du niveau national/local**. Les zones, le type d'entreprises, la propriété et les réseaux de transport locaux doivent être pris en compte.

Quoi qu'il en soit, la législation obligatoire proposée comporte également un risque important d'obsolescence technologique, car la technologie évolue rapidement et les besoins et les habitudes de recharge vont peut-être changer. Par conséquent, il est essentiel d'inclure une **approche axée sur le marché**, accélérée **par des financements et des incitations** pour soutenir les entreprises, en particulier les PME, dans leur adaptation aux nouvelles règles.

Enfin, il convient de noter que l'article 12 de la proposition actuelle est lié à une proposition distincte régissant les infrastructures pour carburants de substitution (AFIR) - ([COM\(2021\)559](#)) . Cette dernière fait l'objet de discussions simultanées au Parlement européen et au Conseil des ministres. Il est essentiel que le même niveau d'ambition soit fourni dans les deux législations. Un niveau d'ambition insuffisant et des incohérences entre les propositions risquent d'entraîner une sous-utilisation des investissements des entreprises dans les points de recharge des véhicules électriques en raison d'une infrastructure inappropriée dans les États membres de l'UE.

**Proposition de l'HOTREC :**

La mobilité des infrastructures devrait être laissée à l'appréciation des États membres - la subsidiarité prévaut.

Des mécanismes spéciaux de financement et d'incitation de l'UE devraient être prévus pour les PME.

ber States to decide – subsidiarity prevails.

Special mechanisms of EU funding and incentives should be foreseen for SME's.

### LIFE CYCLE

The life-cycle Global Warming Potential (GWP) of **new buildings** will have to be calculated as of 2030 in accordance with the Level(s) framework, thus informing on the whole-life cycle emissions of new construction. This will bring more costs and administrative constraints to SME's, especially micro-enterprises. A **tool to calculate the life cycle costs** needs to be made available to help companies comply.

[Link Commission recast proposal of Directive on Energy Performance of Buildings](#)

European Commission impact assessment: [link](#)

[Questions and Answers on the revision on Energy Performance of Buildings](#)

After the pandemic, businesses at national level are facing difficulties to reimburse loans with state guarantee. It is also not easy to obtain loans from banks for the hospitality sector.

The very principle of sustainable mobility is scientifically debated because of the different types of energy available in Member States (e.g. coal-fired electricity / nuclear electricity).

For instance, equipping a parking space of 100 cars with ten charging points, would cost tens of thousands of euros. In addition, property owners would incur significant costs from upgrading their electricity grid as it is not possible to build more than few charging points on most of the existing properties without electrical repairs and cabling on the property. For larger parking areas (ie parking areas for hundreds of cars), the installation cost for the charging points would be at least several hundred thousand euros.

### CYCLE DE VIE

Le potentiel de réchauffement planétaire (PRP) du cycle de vie des **nouveaux bâtiments** devra être calculé à partir de 2030, conformément au cadre du ou des niveaux, ce qui permettra de connaître les émissions des nouvelles constructions sur l'ensemble de leur cycle de vie. Cela entraînera davantage de coûts et de contraintes administratives pour les PME, notamment les micro-entreprises. Un **outil permettant de calculer les coûts du cycle de vie** doit être mis à disposition pour aider les entreprises à se mettre en conformité.

[Link Commission recast proposal of Directive on Energy Performance of Buildings \(proposition de refonte de la directive sur la performance énergétique des bâtiments\)](#)

Analyse d'impact de la Commission européenne : [lien](#)

[Questions et réponses sur la révision de la performance énergétique des bâtiments](#)

Après la pandémie, les entreprises au niveau national rencontrent des difficultés pour rembourser les prêts avec la garantie de l'État. Il n'est pas non plus facile d'obtenir des prêts auprès des banques pour le secteur de l'hôtellerie.

Le principe même de la mobilité durable fait l'objet d'un débat scientifique en raison des différents types d'énergie disponibles dans les États membres (par exemple, électricité produite à partir de charbon / électricité nucléaire).

Par exemple, équiper un parking de 100 voitures avec dix points de charge coûterait des millions d'euros. Les propriétaires devraient supporter des coûts importants pour la mise à niveau de leur réseau électrique, sur la plupart des propriétés existantes sans effectuer des réparations et des câblages électriques (c'est-à-dire les aires de stationnement pour des centaines de voitures), le coût d'investissement serait de plusieurs milliers d'euros.