

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 275 E

fyrtioåttonde årgången

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

8 november 2005

Informationsnummer

## Innehållsförteckning

Sida

I *Meddelanden***Rådet**

2005/C 275 E/01

Gemensam ståndpunkt (EG) nr 33/2005 av den 6 september 2005, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer .....

1

2005/C 275 E/02

Gemensam ståndpunkt (EG) nr 34/2005 av den 23 september 2005, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om effektiv slutanvändning av energi och om energitjänster och om upphävande av rådets direktiv 93/76/EEG .....

19

**SV**

## I

(Meddelanden)

## RÅDET

## GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 33/2005

antagen av rådet den 6 september 2005

**inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/.../EG av den ... om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer**

(2005/C 275 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 7 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>(2)</sup>,med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>(3)</sup>,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>(4)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Avskaffandet av snedvridningar av konkurrensen mellan medlemsstaternas transportföretag, en väl fungerande inre marknad och en förbättrad konkurrenskraft förutsätter att det inrättas rättvisa mekanismer för att debitera

transportörerna för de kostnader som är förknippade med användningen av infrastrukturer. En viss grad av harmonisering har redan uppnåtts genom direktiv 1999/62/EG.

- (2) Ett rättvisare avgiftssystem för användning av väginfrastrukturen är av största vikt för att uppmuntra till hållbara transporter i gemenskapen. Målet att uppnå optimal användning av det befintliga vägnätet och en avsevärd minskning av dess negativa effekter bör, för att främja en sund ekonomisk tillväxt och en väl fungerande inre marknad, förverkligas utan att ytterligare bördor läggs på operatörerna.

- (3) I vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" tillkännagav kommissionen sin avsikt att föreslå ett direktiv för avgiftsbeläggning av väginfrastrukturerna. Vid antagandet den 12 februari 2003 av betänkandet om vitbokens slutsatser bekräftade Europaparlamentet behovet av infrastrukturavgifter. Efter Europeiska rådet i Göteborg den 15 juni 2001, som särskilt uppmärksammade frågan om hållbara transporter, ställde sig Europeiska rådet vid sina möten i Köpenhamn den 12 och 13 december 2002 och i Bryssel den 20 och 21 mars 2003 positivt till kommissionens avsikt att lägga fram ett nytt "Eurovinjett-direktiv".

(1) EGT L 187, 20.7.1999, s. 42. Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

(2) EUT C 241, 28.9.2004, s. 58.

(3) EUT C 109, 30.4.2004, s. 14.

(4) Europaparlamentets yttrande av den 20 april 2004 (EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 372) och rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 september 2005 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (4) För fastställande av väggtullar tas det i direktiv 1999/62/EG hänsyn till kostnaderna för anläggning, drift, underhåll och utveckling av infrastrukturnätet. Det behövs en särskild bestämmelse för att ge klarhet i fråga om vilka uppbyggnadskostnader som får beaktas.

- (5) De internationella vägtransporterna är koncentrerade på det transeuropeiska vägtransportnätet. Dessutom är en väl fungerande inre marknad av avgörande vikt för de kommersiella transporterna. Gemenskapsramen bör följaktligen omfatta de kommersiella transporterna på det transeuropeiska transportnätet såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>(1)</sup>. Medlemsstaterna bör vara fria att i enlighet med subsidiaritetsprincipen tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar än det transeuropeiska transportnätet, i enlighet med fördraget.
- (6) Av kostnadseffektivitetsskäl i samband med genomförandet av vägtullsystemen behöver inte nödvändigtvis hela den infrastruktur som en vägtull avser bli föremål för tillträdesrestriktioner med kontroll av avgifterna. Medlemsstaterna kan välja att genomföra detta direktiv genom användning av vägtullar enbart på en viss punkt i den infrastruktur som tullen avser.
- (7) Vägtullarna bör grundas på principen om täckning av infrastrukturkostnaderna. Om dessa infrastrukturer har samfinansierats genom Europeiska unionens allmänna budget, bör gemenskapens bidrag inte täckas genom vägtullar, såvida det inte finns särskilda bestämmelser i de tillämpliga gemenskapsinstrumenten där framtida intäkter genom avgifter tas med i beräkningen vid fastställandet av gemenskapens del i samfinansieringen.
- (8) Användarens möjlighet att fatta beslut som påverkar avgiften genom val av de minst förenande fordonen samt tidsperioder och vägsträckor med lägre belastning utgör en viktig beståndsdel i systemet med vägtullar. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att differentiera vägtullarna med hänsyn till fordonets utsläppskategori ("EURO"-klassificering) och den skada det orsakar vägarna med hänsyn till plats, tidpunkt och belastning. En sådan differentiering av vägtullsnivån bör stå i proportion till det mål som eftersträvas.
- (9) Aspekter av kommersiell prissättning på väginfrastruktur användning som inte täcks av detta direktiv bör följa reglerna i fördraget.
- (10) Detta direktiv påverkar inte möjligheten för medlemsstater som inför ett system med vägtullar och/eller vägavgifter för användning av infrastruktur att, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget, fritt ge lämplig kompensation för dessa avgifter. Sådan kompensation bör inte leda till snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden och bör omfattas av tillämpliga bestämmelser i gemenskapsrätten, särskilt de minimiskattesatser för fordon som anges i bilaga I till direktiv 1999/62/EG och rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>(2)</sup>.
- (11) När medlemsstaterna tar ut vägtullar eller vägavgifter för användning av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, bör avgiftsbelagda vägar på lämpligt sätt prioriteras i medlemsstaternas underhållsplaner.
- (12) Bergsregioner som Alperna eller Pyrenéerna bör särskilt uppmärksammas. Nya omfattande infrastrukturprojekt har ofta inte genomförts, eftersom de betydande ekonomiska resurser som de skulle kräva inte har varit tillgängliga. I sådana regioner får man därför begära att användarna skall betala en extra avgift för att finansiera viktiga projekt av mycket högt europeiskt värde, även sådana som omfattar ett annat transportsätt i samma korridor. Detta belopp bör vara kopplat till projektets ekonomiska behov. Beloppet bör också vara kopplat till grundnivån på vägtullarna för att inte förorsaka konstlat höga avgifter i en korridor, vilket skulle kunna leda till att trafiken läggs om till andra korridorer och därmed orsakar lokala trafikstockningsproblem och en ineffektiv användning av näten.
- (13) Avgifterna bör vara icke-diskriminerande och uttaget av dessa bör inte leda till överdrivna formaliteter eller skapa hinder vid de inre gränserna. Man bör därför vidta lämpliga åtgärder för att underlätta betalningen för tillfälliga användare, i synnerhet om vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande tas upp med hjälp av ett system som förutsätter en anordning för elektronisk betalning (omborndenhet).
- (14) I syfte att säkerställa en enhetlig och harmoniserad tillämpning av system för avgiftsbeläggning av infrastrukturerna bör i nya vägtullsystem kostnaderna beräknas enligt ett antal huvudprinciper eller fastställas på en nivå som inte överstiger den som skulle följa om dessa principer tillämpades. Dessa krav bör inte gälla befintliga system om de inte ändras i väsentlig omfattning i framtiden. Som väsentliga ändringar bör anses varje betydande ändring av de ursprungliga villkoren för vägtullsystemet genom ändring av ett avtal med vägtulloperatören, men inte ändringar som fanns med redan i

<sup>(1)</sup> EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> EUT L 283, 31.10.2003, s. 51. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/75/EG (EUT L 157, 30.4.2004, s. 100).

det ursprungliga systemet. I fråga om koncessionsavtal kan väsentliga förändringar genomföras enligt ett förfarande för offentlig upphandling. I syfte att möjliggöra insyn utan att orsaka svårigheter för marknadsekonomin och offentlig-privata partnerskap bör medlemsstaterna dessutom till kommissionen meddela de enhetsvärden och andra parametrar som de avser tillämpa vid beräkningen av de olika kostnadsfaktorerna för avgifterna, eller, i fråga om koncessionsavtal, det aktuella avtalet och basfallet så att kommissionen får möjlighet att yttra sig. Yttranden som har antagits av kommissionen före införandet av nya vägtullsystem i medlemsstaterna påverkar inte på något sätt kommissionens skyldighet enligt fördraget att se till att gemenskapslagstiftningen tillämpas.

(15) Det krävs fortfarande ytterligare tekniska framsteg för att utveckla avgiftssystemet för användning av väginfrastrukturerna. I detta syfte bör ett förfarande införas som medger att kommissionen kan anpassa kraven i direktiv 1999/62/EG till de tekniska framstegen efter samråd med medlemsstaterna.

(16) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.

(17) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen harmoniseringen av de villkor som är tillämpliga för vägtullar och vägavgifter som är kopplade till användningen av väginfrastrukturen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess gemenskapsdimension och med hänsyn till skyddet av den inre marknaden för transporter, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(18) Direktiv 1999/62/EG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Direktiv 1999/62/EG ändras härmed på följande sätt:

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

1) Artikel 2 skall ändras på följande sätt:

a) Led a skall ersättas med följande:

"a) *transeuropeiskt vägnät*: det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (\*) så som det illustreras med hjälp av kartor. Kartorna hänför sig till motsvarande avsnitt som nämns i artikeldelen och/eller bilaga II till det beslutet,

(\*) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1)."

b) Följande led skall införas:

"aa) *anläggningskostnader för uppbyggnad*: kostnader i samband med byggande, i förekommande fall även finansieringskostnader, för

— ny infrastruktur eller nya förbättringar i ny infrastruktur (inklusive betydande strukturella reparationer), eller

— infrastruktur eller förbättringar i infrastruktur (inklusive betydande strukturella reparationer) som färdigställts högst 30 år före den ... (\*) för vilka vägtullsystem redan har införts den ... (\*) eller som färdigställts högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter ... (\*); kostnader för infrastruktur eller förbättringar i infrastruktur som färdigställts före dessa tidsfrister får också anses som anläggningskostnader när

i) en medlemsstat har inrättat ett vägtullsystem där dessa kostnader täcks genom ett avtal med en vägtulloperatör eller andra rättsliga instrument med motsvarande verkan som träder i kraft före... (\*), eller

ii) en medlemsstat kan påvisa att skälet till att infrastrukturen i fråga byggdes var att dess planerade livslängd var mer än 30 år.

(\*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Under alla förhållanden får den del av kostnaderna för uppbyggnad som skall beaktas inte överstiga den del av den nuvarande planerade livslängden som återstår för infrastrukturkomponenter vid ... (\*) eller den tidpunkt när det nya vägtullsystemet införs, om denna tidpunkt infaller senare.

Kostnader för infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur får inbegripa eventuella särskilda infrastrukturutgifter som syftar till att minska buller eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorening.

ab) *finansieringskostnader*: ränta på lån och/eller avkastning på eget kapital från aktieägare,

ac) *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändare, t.ex. där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat byggnadsarbete,”

c) Led b skall ersättas med följande:

”b) *vägtull*: ett bestämt belopp som skall erläggas för ett fordon som tillryggalägger en given sträcka på de infrastrukturer som avses i artikel 7.1; beloppet skall grundas på den sträcka som tillryggalagts och på fordonstyp,”

d) Följande nya led ba skall införas:

”ba) *viktad genomsnittlig vägtull*: de totala intäkter som genereras av vägtullar under en given period delat med antalet fordonskilometer som tillryggalagts på ett givet vägnät som är belagt med tullavgifter under denna period, varvid både intäkter och fordonskilometer skall beräknas för de fordon som omfattas av vägtullar,”

e) Leden c, d, e och f skall ersättas med följande:

”c) *vägavgift*: ett bestämt belopp som skall erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som avses i artikel 7.1,

d) *fordon*: motorfordon eller ledad fordonskombination som är avsedda eller används uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton,

e) *fordon av kategorin 'EURO 0', 'EURO I', 'EURO II', 'EURO III', 'EURO IV', 'EURO V', 'EEV'*: fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0 till detta direktiv,

f) *fordonstyp*: en kategori som ett fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskadorna, t.ex. det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som antingen anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat,”

f) Följande led skall läggas till:

”g) *koncessionsavtal*: en ’byggkoncession’ eller en ’tjänstekoncession’ enligt definitionen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (\*),

h) *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.

(\*) EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 1874/2004 (EUT L 326, 29.10.2004, s. 17).”

2) Artikel 7 skall ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 2, 3 och 4 skall ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet, eller på delar av detta vägnät, endast på de villkor som anges i punkterna 2–12. Detta skall inte påverka medlemsstaternas rätt att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet eller på andra slags motorfordon som inte omfattas av definitionen av ’fordon’ på det transeuropeiska vägnätet, i överensstämmelse med fördraget.

2. En medlemsstat får välja att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter endast för fordon med en högsta tillåten lastvikt på minst 12 ton. Om en medlemsstat väljer att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på fordon under denna viktgräns skall bestämmelserna i detta direktiv tillämpas.

(\*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.



3. Vägtullar och vägavgifter får inte tas ut samtidigt på någon given fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Medlemsstaterna får emellertid också ta ut vägtullar för vägnät där vägavgifter tas ut för användandet av broar, tunnlar och bergspass.

4. Vägtullar och vägavgifter får inte vara diskriminerande, direkt eller indirekt, av skäl som grundar sig på transportörens nationalitet, etableringsland eller etableringsort eller fordonets registreringsland eller registreringsort eller transportens ursprung eller destination."

b) Följande punkter skall införas:

"4a. Medlemsstaterna får medge sänkta vägtullsatsen eller vägavgifter eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift för fordon som är befriade från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (\*), och i de fall som omfattas av, och på de villkor som avses i artikel 6.2 a och 6.2 b i detta direktiv.

4b. Eftersom avgiftsstrukturer som omfattar rabatter eller avgiftsreduktioner för frekventa användare kan medföra faktiska minskningar av infrastrukturoperatörens administrativa kostnader, får medlemsstaterna föreskriva sådana rabatter eller reduktioner under förutsättning att

- de uppfyller villkoren i punkt 10 a,
- de överensstämmer med fördraget, särskilt artiklarna 12, 49, 86 och 87,
- de inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden,
- den sålunda utformade avgiftsstrukturen är linjär, proportionell, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att extra kostnader överförs på andra användare i form av högre avgifter.

Sådana rabatter eller reduktioner får under inga omständigheter överstiga 13 % av den avgift som erläggs för likvärdiga fordon som inte är berättigade till rabatten eller reduktionen.

4c. Alla rabatt- och reduktionssystem skall meddelas till kommissionen som skall kontrollera att de uppfyller villkoren i punkterna 4a och 4b och godkänna dem enligt förfarandet i artikel 9c.2.

(\* EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 432/2004 (EUT L 71, 10.3.2004, s. 3)."

c) Punkt 6 skall ersättas med följande:

"6. Arrangemangen för uttag av vägtullar och/eller vägavgifter skall inte innebära omotiverade nackdelar, vare sig ekonomiskt eller på annat sätt, för tillfälliga användare av vägnätet. Särskilt när en medlemsstat uppbär vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhets (OBU) skall den genom rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang göra lämpliga ombordenheter tillgängliga."

d) I punkt 7 skall andra och tredje styckena utgå.

e) Punkterna 9 och 10 skall ersättas med följande:

"9. Vägtullarna skall endast grundas på principen om täckning av infrastrukturkostnader. Särskilt de viktade genomsnittliga vägtullarna skall vara avpassade efter kostnaderna för uppbyggnad, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga vägtullarna får även inbegripa avkastning på kapital eller vinstmarginal som grundar sig på marknadsvillkoren.

10. a) Utan att det påverkar tillämpningen av de viktade genomsnittliga vägtullar som avses i punkt 9 får medlemsstaterna variera vägtullsatserna för t.ex. sådana syften som att bekämpa miljöskador, undanröja trängsel, minimera skadorna på infrastrukturen, optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, förutsatt att sådana variationer

- står i proportion till det eftersträvade målet,
- är öppna och icke-diskriminerande särskilt avseende transportörens nationalitet, etableringsland eller -ort eller fordonets registreringsland eller -ort och transportens ursprung eller destination,
- inte utformats för att generera extra intäkter från vägtullar, varvid varje oavsiktlig inkomstökning (som leder till viktade genomsnittliga vägtullar som inte överensstämmer med punkt 9) kompenseras av ändringar i differentieringsstrukturen vilka skall genomföras inom två år efter utgången av det bokföringsår då de extra intäkterna har genererats,

- respekterar de trösklar för högsta flexibilitet som fastställs i led b nedan.

b) Om inte annat följer av villkoren i led a får vägtullsatserna variera i förhållande till

— EURO-utsläppsklass enligt bilaga 0, förutsatt att ingen vägtull är mer än 100 % högre än den vägtull som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven och/eller

— tidpunkten på dagen, typ av dag eller årstid, förutsatt att

i) ingen vägtull är mer än 100 % högre än vägtullen under den billigaste perioden av dagen, typ av dag eller årstid, eller

ii) när en nollprocentsats gäller för den billigaste perioden, strafftillägget för den dyraste tidpunkten på dagen, typen av dag eller årstid inte överstiger den vägtullsats som annars skulle ha varit tillämplig för fordonet i fråga med mer än 50 %.

c) Om inte annat följer av villkoren i led a, får vägtullsatserna i undantagsfall för särskilda projekt av stort europeiskt intresse på annat sätt variera för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Den avgiftsstruktur som detta leder till skall vara lineär, proportionell, öppet offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre tullar. Kommissionen skall kontrollera att villkoren i denna punkt är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen genomförs.”

f) Följande punkter skall läggas till:

”11. I undantagsfall för infrastruktur i bergsregioner, och efter det att kommissionen informerats, får en uppräknings tillämpas för vägtullarna för särskilda vägavsnitt

a) där det förekommer akut överbelastning som påverkar fordonens fria rörlighet, eller

b) där fordonstrafiken förorsakar betydande miljöskador,

under följande förutsättningar:

— Intäkterna från uppräknings skall investeras i prioriterade projekt av europeiskt intresse som fastställs

i bilaga III till beslut nr 884/2004/EG, vilka direkt bidrar till att avhjälpa sådan överbelastning eller sådana miljöskador och som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt uppräknings gäller.

— Uppräknings, som kan tillämpas på differentierade vägtullar i enlighet med punkt 10, får inte överskrida 15 % av den viktade genomsnittliga vägtullen beräknad i enlighet med punkt 9, utom när intäkterna från uppräknings investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som inbegriper infrastruktur i bergsregioner varvid uppräknings inte får överskrida 25 %.

— Tillämpnings av uppräknings får inte leda till orättvis behandling av yrkestrafik jämfört med andra vägtrafikanter.

— Finansieringsplaner för den infrastruktur som uppräknings tillämpas på och en kostnadsnyttoanalys för det nya infrastrukturprojektet skall överlämnas till kommissionen innan uppräknings tillämpas.

— Den period under vilken uppräknings skall tillämpas skall fastställas och begränsas i förväg och, i fråga om förväntade intäkter, stå i samklang med de inlämnade finansieringsplanerna och kostnadsnyttoanalysen.

När det gäller nya gränsöverskridande projekt skall tillämpnings av denna bestämmelse godkännas av de berörda medlemsstaterna.

När kommissionen mottar finansieringsplanerna från en medlemsstat som avser att införa en uppräknings, skall den ställa denna information till förfogande för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c.1. Om kommissionen anser att den planerade uppräknings inte motsvarar de villkor som fastställs i denna punkt, eller om den anser att den avsedda uppräknings kommer att få avsevärda skadliga följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får den i enlighet med förfarandet i artikel 9c.2 förkasta eller begära ändring av avgiftsplanerna som överlämnats av den berörda medlemsstaten.

12. Om en förare inte kan uppvisa de fordonsdokument som är nödvändiga för att styrka de uppgifter som avses i punkt 10 b första strecksatsen, och för att fastställa fordonstyp, får medlemsstaten vid en kontroll tillämpa vägtullar upp till den högsta uttagsnivån.”

3) Följande artikel skall införas:

*"Artikel 7a*

1. Vid fastställandet av de viktade genomsnittliga vägtullnivåerna på den berörda vägnätsinfrastrukturen eller en tydligt angiven del av ett sådant vägnät, skall medlemsstaterna ta hänsyn till de olika kostnaderna enligt artikel 7.9. Dessa kostnader skall stå i proportion till vägnätet eller den del av vägnätet och till de fordon för vilka vägtullar uppbärs. Medlemsstaterna får välja att inte återvinna dessa kostnader genom tullavgifter eller att återvinna endast en procentandel av dessa kostnader.

2. Vägtullar skall fastställas i enlighet med artikel 7 och punkt 1 i denna artikel.

3. För andra nya vägtullsystem än de som inbegriper koncessionerad vägtull som medlemsstaterna inrättat efter den ... (\*) skall medlemsstaterna vid beräkningen av kostnaderna använda en metod som grundar sig på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

För nya koncessionerade vägtullar, som införs efter den ... (\*), skall den högsta avgiften vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha blivit resultatet om man använt en metod som grundar sig på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III. Bedömningen av en sådan likvärdighet skall göras på grundval av en rimligt lång referensperiod som lämpar sig för ett koncessionsavtal.

Vägtullsystem som redan har införts den ... (\*) eller för vilka anbud eller svar på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet har inlämnats efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den ... (\*), skall inte omfattas av de skyldigheter som anges i denna punkt så länge som dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

4. Medlemsstaterna skall senast fyra månader före genomförandet av ett nytt vägtullsystem meddela kommissionen följande:

a) Beträffande andra vägtullsystem än sådana som inbegriper koncessionerad vägtull

— de enhetsvärden och andra parametrar som de tillämpar för att beräkna de olika kostnadsfaktorerna, och

— tydlig information om de fordon som omfattas av deras vägtullsystem och den geografiska utbredningen av det vägnät eller den del av ett vägnät som använts för kostnadsberäkningen i fråga och vilken procentandel av kostnaderna de avser att återvinna.

b) Beträffande vägtullsystem som inbegriper koncessionerade vägtullar:

— Koncessionsavtalen eller avgörande ändringar av sådana avtal.

— Det basfall på vilket överlåtaren har grundat koncessionsmedgivandet enligt bilaga VII B till direktiv 2004/18/EG. Detta basfall skall inbegripa de beräknade kostnaderna enligt artikel 7.9 som ingår i koncessionen, den beräknade trafiken uppdelad i fordonstyper, avsedda avgiftsnivåer och den geografiska utbredningen av det nätverk som omfattas av koncessionsavtalet.

5. För sådana fall som omfattas av skyldigheterna i punkt 3 skall kommissionen, inom fyra månader efter mottagandet av den information som avses i punkt 4, avge ett yttrande om huruvida dessa skyldigheter förefaller ha fullgjorts.

Kommissionens yttranden skall göras tillgängliga för den kommitté som anges i artikel 9c.1.

6. Om en medlemsstat önskar tillämpa bestämmelserna i artikel 7.11 vad gäller vägtullsystem som redan inrättats den ... (\*) skall den berörda medlemsstaten lämna information som påvisar att den viktade genomsnittliga vägtull som tillämpas på den berörda infrastrukturen överensstämmer med artikel 2aa och artikel 7.9 och 7.10."

4) Artikel 8.2 b skall ersättas med följande:

"b) Betalning av den gemensamma vägavgiften skall ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1."

5) Följande artikel skall införas:

*"Artikel 8a*

Varje medlemsstat skall kontrollera att vägtull- och/eller vägavgiftssystemet fungerar under öppna och icke-diskriminerande former."

6) Artikel 9 skall ändras på följande sätt:

a) Följande led skall läggas till i punkt 1:

"d) skatter på försäkringarna."

b) Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen skall medlemsstaterna besluta hur de inkomster som härrör från avgifter för användning av väginfrastruktur skall utnyttjas. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från avgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt."

(\*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.



7) Följande artiklar skall införas:

*"Artikel 9a*

Medlemsstaterna skall upprätta lämpliga kontroller och fastställa det påföljdssystem som skall tillämpas för överträdelser av de nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv. De skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. De fastställda påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Artikel 9b*

Kommissionen skall underlätta dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilaga III. Kommissionen skall uppdatera och förtydliga bilagorna 0, III och IV med hänsyn till tekniska framsteg och bilagorna I och II med hänsyn till prisökningar, i enlighet med förfarandet i artikel 9c.3.

*Artikel 9c*

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning."

8) Artikel 11 skall ersättas med följande:

*"Artikel 11*

Kommissionen skall senast den ... (\*) lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, varvid hänsyn skall tas till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av trafiktätheten och en utvärdering görs av direktivets effekt på den inre marknaden, inklusive gemenskapens öregioner, regioner utan kust och randområden och på investeringsnivån inom sektorn samt av dess bidrag till målet hållbar transportpolitik.

Rapporten skall vid behov åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av direktivet.

Medlemsstaterna skall översända de nödvändiga uppgifterna till kommissionen senast den ... (\*\*)."

9) Tabellen i bilaga II över beloppen för årliga vägavgifter skall ersättas med följande:

	"högst tre axlar	minst fyra axlar
ICKE EURO och EURO I	1 020	1 648
EURO II och EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V och EEV	797	1 329"

10) Den sista meningen i bilaga II skall ersättas med följande:

"Vägavgiften per dag är 11 EUR för samtliga fordonskategorier."

11) Bilaga 0, som återfinns i bilaga I till detta direktiv, skall införas.

12) Bilaga III, som återfinns i bilaga II till detta direktiv, skall läggas till.

13) Bilaga IV, som återfinns i bilaga III till detta direktiv, skall läggas till.

*Artikel 2*

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... (\*\*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv, samt en jämförelsetabell över bestämmelserna i detta direktiv och de nationella bestämmelser som antagits.

*Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

...  
Ordförande

...  
Ordförande

(\*) 5 år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(\*\*) 54 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(\*\*\*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

## BILAGA I

## "BILAGA 0

## UTSLÄPPSBEGRÄNSNINGAR

## 1. EURO 0-fordon

Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. EURO I/EURO II-fordon

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh
EURO I-fordon	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
EURO II-fordon	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> En koefficient på 1,7 skall tillämpas på gränsvärdet för partikelutsläpp för motorer med en nettoeffekt på högst 85 kW.

## 3. EURO III/EURO IV/EURO V/EEV-fordon

De specifika massorna av kolmonoxid, totalkolväten, kväveoxider och partiklar enligt resultaten från ESC-provet samt av röktheten enligt resultatet från ELR-provet får inte överskrida följande värden <sup>(1)</sup>:

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh	Rökgas m <sup>-1</sup>
EURO III-fordon	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
EURO IV-fordon	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V-fordon	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EEV-fordon	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> En provcykel består av en serie provningspunkter, var och en med fastlagt varvtal och vridmoment, vilka motorn skall uppfylla under stationära driftförhållanden (ESC prov) eller kortvariga driftförhållanden (ETC och ELR prov).

<sup>(2)</sup> 0,13 för motorer med en slagvolym under 0,7 dm<sup>3</sup> per cylinder och ett varvtal över 3 000 min<sup>-1</sup> vid nominell effekt.

## 4. Framtida utsläppsklasser från fordon enligt definitionen i direktiv 88/77/EEG och senare ändringar får beaktas."

## BILAGA II

## "BILAGA III

**GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV KOSTNADER OCH BERÄKNING AV VÄGTULLAR**

I denna bilaga fastställs de grundläggande principerna för beräkning av viktade genomsnittliga vägtullar som avspeglar artikel 7.9. Skyldigheten att ställa vägtullarna i proportion till kostnaderna skall inte påverka medlemsstaternas frihet att i enlighet med artikel 7a.1 välja att inte kräva full kostnadstäckning genom tullavgifter, eller deras frihet i enlighet med artikel 7.10 att variera beloppen för särskilda vägtullar och låta dem avvika från genomsnittet <sup>(1)</sup>.

Tillämpningen av dessa principer skall vara fullt förenlig med andra gällande skyldigheter enligt gemenskapslagstiftningen, särskilt kravet att koncessionsavtal skall tilldelas i enlighet med rådets direktiv 2004/18/EG och andra gemenskapsinstrument på området för offentlig upphandling.

När en medlemsstat inleder förhandlingar med en eller flera tredjeparter om ett koncessionsavtal om byggande eller drift av en del av dess infrastruktur, eller i detta syfte når en liknande uppgörelse som bygger på nationell lagstiftning eller ett avtal som ingåtts av en medlemsstats regering, skall förhandlingsresultatet bli föremål för en bedömning av hur dessa principer följts.

**1. Definition av vägnätet och vilka fordon som omfattas**

- Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar. Medlemsstaterna skall också uppge om de utvidgar vägtullsystemet till att omfatta fordon som understiger tröskeln 12 ton.
- Om en medlemsstat väljer att införa olika system för kostnadsåtervinning för olika delar av sitt vägnät (vilket är tillåtet enligt artikel 7a.1), skall en särskild kostnadsberäkning ske för varje klart definierad del av vägnätet. En medlemsstat kan välja att dela upp sitt vägnät i ett antal klart definierade delar för att upprätta separata koncessionsarrangemang eller liknande för varje del.

**2. Infrastrukturkostnader****2.1 Investeringskostnader**

- Investeringskostnaderna skall innefatta anläggningskostnaderna för uppbyggnad (inklusive finansieringskostnader) och kostnaderna för utveckling av infrastrukturen plus, i förekommande fall, avkastning på kapitalinvesteringen eller vinstmarginal. Kostnader för markförvärv, planering, projektering, övervakning av byggnadskontrakt och projektförvaltning samt arkeologiska undersökningar och markundersökningar, liksom andra relevanta tillkommande kostnader, skall också inkluderas.
- Täckningen av anläggningskostnaderna för uppbyggnaden skall baseras på antingen den planerade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringsperiod (som inte får vara kortare än 20 år) som kan anses lämplig av finansieringsskäl genom ett koncessionsavtal eller på annat sätt. Amorteringsperiodens längd kan vara en nyckelvariabel i förhandlingarna om upprättandet av koncessionsavtal, särskilt om den berörda medlemsstaten som en del av avtalet önskar fastställa ett tak för den tillämpliga viktade genomsnittliga vägtullen.
- Utan att det påverkar beräkningen av investeringskostnaderna kan kostnadstäckningen
  - fördelas jämnt över amorteringsperioden eller genom viktning fördelas på de första, mellersta eller sista åren, förutsatt att denna viktning utförs på ett öppet sätt,
  - innebära en indexering av vägtullar över amorteringsperioden.
- Alla anskaffningskostnader skall grundas på betalade belopp. Framtida kostnader grundas på rimliga kostnadsprognoser.

<sup>(1)</sup> Dessa bestämmelser i kombination med den flexibilitet som finns när det gäller kostnadstäckningen under en tidsperiod (se punkt 2.1 tredje strecksatsen) ger en avsevärd marginal för att fastställa vägtullar på nivåer som är acceptabla för användarna och anpassade till medlemsstatens särskilda mål för transportpolitiken.

- Offentliga investeringar kan antas vara finansierade lån. Den räntesats som skall tillämpas för anskaffningskostnader skall vara de satser som tillämpats för offentliga lån under samma period.
- Kostnader skall fördelas på tunga lastbilar på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga lastbilar får i detta syfte anpassas genom sådana objektiva motiverade 'ekvivalensfaktorer' som i punkt 4<sup>(1)</sup>.
- Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal skall vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och kan varieras för att ge en kontrakterad tredje part incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital kan beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.

## 2.2 Årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader

- Dessa kostnader skall innefatta både de årliga kostnaderna för underhåll av vägnätet och de periodiska kostnaderna för underhåll, förstärkning och reovering av vägbeläggning, i syfte att bibehålla vägnätets operativa kvalitet.
- Kostnaderna skall fördelas mellan tunga lastbilar och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom sådana objektiva motiverade ekvivalensfaktorer som i punkt 4.

## 3. Drifts-, förvaltnings- och vägtullskostnader

Dessa kostnader skall innefatta alla kostnader som infrastrukturoperatören ådrar sig vilka inte omfattas av avdelning 2 och som hänför sig till genomförande, drift och förvaltning av infrastrukturen och vägtullsystemet. De skall särskilt innefatta

- kostnaderna för byggnad, upprättande och underhåll av vägtullkabiner och andra betalningssystem,
- dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av uttagssystemet,
- administrativa avgifter i samband med koncessionsavtalen,
- förvaltningskostnader, administrativa kostnader och servicekostnader i samband med driften av infrastrukturen.

I kostnaderna kan ingå en avkastning på kapital eller en vinstmarginal som avspeglar graden av den risk som överförs.

Kostnaderna skall fördelas på rättvisa och genomblickbara grunder mellan alla de fordonsklasser som ingår i vägtullsystemet.

## 4. Andel lastbilstrafik, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism

- Beräkningen av vägtullarna skall grundas på de tunga lastbilarnas faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att bygga och reparera infrastrukturer som används av tunga lastbilar.
- I följande tabell fastställs en serie vägledande ekvivalensfaktorer. Om en medlemsstat använder ekvivalensfaktorer med procentandelar som skiljer sig från dem som finns i tabellen, skall de vara grundade på objektiva försvarbara kriterier och offentliggöras.

<sup>(1)</sup> Medlemsstaternas tillämpning av ekvivalensfaktorer får ta hänsyn till vägbyggande som utvecklas stegvis eller enligt en livscykelorienterad modell.

Fordonsklass <sup>(1)</sup>	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturunderhåll <sup>(2)</sup>	Investeringar	Årligt underhåll
Mellan 3,5 t och 7,5 t, klass 0	1	1	1
> 7,5 t, klass I	1,96	1	1
> 7,5 t, klass II	3,47	1	1
> 7,5 t, klass III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Se bilaga IV för bestämning av fordonsklass.

<sup>(2)</sup> Fordonsklasserna motsvarar axeltryck på 5,5; 6,5; 7,5 respektive 8,5 ton.

- Vägtullsystem som bygger på prognostiserade trafiknivåer skall ha en korrigeringsmekanism där vägtullar justeras regelbundet för att korrigera eventuell under- eller övertäckning av kostnader som kan tillskrivas fel i prognoserna.”



## BILAGA III

## "BILAGA IV

## VÄGLEDANDE FORDONSKLASSBESTÄMNING

Fordonsklasserna fastställs i nedanstående tabell.

Fordonen klassificeras i underkategorierna 0, I, II och III i förhållande till de skador de ger upphov till på vägbeläggningen, i stigande ordning (klass III är således den klass som ger upphov till de allvarligaste skadorna på väginfrastrukturerna). Skadorna ökar exponentiellt med ökad axellast.

Alla motorfordon och fordonskombinationer med en högsta tillåten bruttovikt under 7,5 ton tillhör klass 0.

**Motorfordon**

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig <sup>(1)</sup>		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
<i>Två axlar</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tre axlar</i>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			II
		23	25	
		25	26	
<i>Fyra axlar</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

<sup>(1)</sup> Fjädring som erkänns som likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/7/EG (EGT L 67, 9.3.2002, s. 47).

**Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)**

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
<i>2 + 1 axlar</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 axlar</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44"	

## RÅDETS MOTIVERING

### I. INLEDNING

Kommissionen antog sitt förslag den 23 juli 2003.

Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen den 20 april 2004.

Rådet antog den 6 september 2005 sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i fördraget.

Rådet tog i sitt arbete även hänsyn till yttrandena från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén <sup>(1)</sup> och Regionkommittén <sup>(2)</sup>.

### II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådet kunde den 21 april 2005, vid fjärde försöket, slutligen nå politisk överenskommelse, vilket gjorde det möjligt att anta den gemensamma ståndpunkten och därigenom avsluta en intern förhandlingsprocess som hade pågått i mer än 18 månader. Svårigheten med att nå denna överenskommelse avspeglar de olika medlemsstaternas intressen och attityder, vilka beror både på deras geografiska läge (i centrum av eller i utkanten av den inre marknaden) och andra faktorer, som utvecklingsläget i deras befintliga vägnät och den metod de föredrar för att finansiera infrastrukturprojekt.

Förhandlingarna ägde rum i ett politiskt sammanhang som utformats av kommissionen i vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 <sup>(3)</sup>, där man betonade den avgörande roll som effektiva avgifter för transportinfrastruktur spelar för att balansera tillväxten i de olika transportsätten och på så sätt ta itu med de ökande problemen med överbelastning och miljöskador.

#### 1. Att förverkliga de huvudsakliga politiska målen

I sin gemensamma ståndpunkt har rådet koncentrerat sig på att nå fram till specifika förbättringar med mervärde för det befintliga direktivet, så att den nya rättsliga ramen kommer att ge uttryck för en modern transportpolitik för det 21:a århundradet inom gemenskapen. Den gemensamma ståndpunkten syftar framför allt till att

- angripa problemen med *överbelastning och miljöskador*,
- tillhandahålla medel för att ytterligare öka *finansieringen* av investeringar i *alternativ infrastruktur* (omställning),
- skapa större *öppenhet och objektivitet vid fastställande av vägtullar*, tillsammans med ytterligare "verktyg" så att kommissionen bättre skall kunna övervaka efterlevnaden,
- anpassa den rättsliga ramen till modellen med *offentlig-privata partnerskap* för att finansiera uppbyggnaden av infrastruktur.

De ändringar som motsvarar dess fyra mål redovisas nedan.

<sup>(1)</sup> EUT C 241, 28.9.2005, s. 58.

<sup>(2)</sup> EUT C 109, 30.4.2004, s. 14.

<sup>(3)</sup> KOM(2001) 370, 12.9.2001.

- i) Att angripa överbelastning och miljöskador

#### **Differentiering av vägtullar (artikel 7.10)**

Möjligheten att differentiera vägtullarna efter EURO-klass och tid på dagen är den viktigaste mekanism som planeras för att angripa överbelastning och miljöskador. Rådet tog intryck av Europaparlamentet (ändring 29) när det gäller att införa möjligheten att differentiera vägtullarna under veckoslut och helgdagar. Men den differentiering som rådet tillåter går långt utöver den som föreslås i ändring 29. Den största skillnaden är att parlamentet förordar en generell gräns, så att den högsta vägtullen inte kan bli mer än dubbelt så hög som den lägsta. Rådet begränsar däremot inte alls differentieringen när det gäller skador på vägen (t.ex. vikt, antal axlar), och för differentiering efter utsläppsklass och tidpunkt är gränserna på 100 % kumulativa. Effekten av detta blir att en tung förorenande lastbil som passerar under en tid på dagen med mycket trafik kan komma att få betala kanske fyra gånger så mycket som ett lättare, miljövänligare fordon som använder vägen vid en lugnare tidpunkt. Denna effekt förstärks ytterligare genom att möjligheten till "nolltaxa" vid vissa tider på dagen införs.

För att undvika missbruk av dessa nya möjligheter har ett klart och otvetydigt krav införts på att differentieringssystemen skall vara intäktsneutrala och att alla oavsiktliga inkomstöverskott skall kompenseras genom minskade vägtullar i framtiden. Denna princip om intäktsneutralitet återfinns också i parlaments ändring 12.

Det andra inslaget i den gemensamma ståndpunkten som är relevant för frågorna om överbelastning och miljöskador är den uppräknings som diskuteras i nästa avsnitt.

- ii) *Finansiering av alternativ infrastruktur*

#### **Uppräkning (artikel 7.11)**

Rådet har godtagit kommissionens förslag så att det i undantagsfall blir möjligt att tillämpa en uppräkning av vägtullarna i bergsområden på grund av överbelastning eller risk för miljöskador. I gränsöverskridande fall behålls nivån på 25 %, och 15 % blir högsta nivå för nationella fall. Europaparlamentets förslag (ändring 30) om att utvidga uppräknings till att omfatta förorenade tätortsområden antogs inte. Kravet på att intäkter från uppräknings skall användas för korsfinansiering av prioriterade TEN-projekt i samma transportkorridor behålls och förstärks i den gemensamma ståndpunkten.

Uppräkningen är viktig eftersom den innebär ytterligare nettointäkter (utöver kostnaderna för att bygga den väg som används) som skall reserveras för att finansiera alternativ infrastruktur (i de flesta fall järnväg).

- iii) *Öppna och objektiva vägtullnivåer, övervakade av kommissionen*

#### **Definition av "Kostnader för uppbyggnad" (artikel 2 aa)**

I den gemensamma ståndpunkten läggs denna definition till, på förslag av kommissionen, som ett sätt att fastställa de historiska kostnader som kan beaktas när vägtullnivåerna skall fastställas. I rådets text har parlamentets förslag (ändring 21) om att godkänna endast en del av dessa kostnader anammats, men som utgångspunkt för denna fördelning tas infrastrukturens livslängd snarare än amorteringsnivån. (Amorteringsnivån är svårare att tillämpa som begrepp om infrastrukturuppbyggnaden inte har finansierats med lån.)

### **Tillåtna kostnader (artikel 7.9)**

I den gemensamma ståndpunkten behandlas kommissionens förslag om att mer detaljerat fastställa de kostnader som vägtullarna får grundas på. Delar av parlamentets ändringsförslag 28, som strykingen av kostnader för olyckor som inte har försäkringsskydd, tillägget av avkastning av kapital och förtydligandet av att det handlar om maximinivåer (detta förtydligande finns i artikel 7a.1 i rådets text) har anammats.

### **Avgiftsreduktioner för frekventa användare (artikel 7.4b och 7.4c)**

Artikel 8b i kommissionens förslag har strukits och ersatts med ovanstående bestämmelser som innehåller procentuella begränsningar för reduktionerna till frekventa användare. Detta är ett viktigt bidrag för att garantera större klarhet och objektivitet när det gäller nivån på reduktioner som är tillåtna enligt gemenskapslagstiftningen.

### **Metod/beräkningsprinciper (bilaga III)**

Den kortfattade beskrivning av metoder som kommissionen föreslagit har utvidgats och utvecklats till en uppsättning uttömmande principer om kostnadsberäkning och fördelning. De kommer att bli bindande för alla framtida vägtullsystem som införs, men även indirekt för de koncessionsbaserade systemen. Kommissionen kan uppdatera och förtydliga dessa principer genom kommittéförfarande.

### **Övervakning av systemet (Artikel 7a)**

Parlamentets förslag om att stryka de bestämmelser som syftar till att inrätta oberoende myndigheter för övervakning av infrastrukturer i medlemsstaterna har visserligen godtagits (ändringarna 18 och 38), men kommissionens uppgift att övervaka systemet och se till att de nya vägtullsystemen överensstämmer med de regler som gäller utvecklas ytterligare i artikel 7a.

#### *iv) Överensstämmelse med offentlig-privata partnerskap (PPP)*

### **Särskilda arrangemang för koncessionsavtal**

Med tanke på att koncessionsbaserade offentlig-privata partnerskap har blivit det vanligaste medlet för att finansiera och bygga ny infrastruktur, har rådet infört flera element i texten till den gemensamma ståndpunkten för att försöka se till att direktivet anpassas till de offentlig-privata partnerskapens existens. Dessa ändringar som är rådets bemötande av de farhågor som kom till synes i parlamentets ändringar 9, 33 och 52, är

- särskild behandling av avtal i definitionen av "kostnader för uppbyggnad" i artikel 2aa,
- möjligheten att vägtullarna kan medföra en vinstmarginal i artikel 7.9,
- "indirekt tillämpning" av koncessionsavtal för de övervakningssystem som föreskrivs i artikel 7a.

## **2. Övriga viktiga frågor**

### **Öronmärkning av inkomster av vägtullar (artikel 9.2)**

Rådet godtog helt och hållet den försiktiga kompromiss som Europaparlamentet föreslagit i denna fråga i ändring 48. Den strikta öronmärkningen av inkomsterna från uppräknings (artikel 7.11) för återinvestering i lämpliga TEN-projekt står kvar.



### **Externa miljökostnader**

Efter att ha behandlat parlamentets ändringar 2, 17, 25, 28, 41 och 50 beslutade rådet att följa kommissionens förslag och behålla det befintliga systemet som grundas på täckning av infrastrukturkostnaderna.

### **Räckvidd (artikel 7.1 och 7.2)**

Enligt kommissionens förslag skulle medlemsstaterna bli skyldiga att tillämpa ett "allt-eller-ingenet"-system för vägtullar, för alla TEN-vägar och alla fordon ner till 3,5 ton. Rådet ansåg att en sådan räckvidd skulle få en mycket avskräckande inverkan på införandet av vägtullsystem i många medlemsstater, där man inte kan ta för givet att allmänheten accepterar vägtullsystem. Kommissionens förslag i den ursprungliga versionen, skulle allvarligt kunna äventyra det huvudsakliga målet att gå mot ett system där användarna i högre grad bidrar till kostnaderna för den transportinfrastruktur de använder. Rådet har i stället valt en ram som innebär att gemenskapsreglerna gäller i fråga om vägtullar på en TEN-väg och ett fordon på 3,5 ton eller därutöver, men medlemsstaterna kan fortfarande besluta vilka delar av deras TEN-vägar som skall beläggas med vägtull och om vägtullar skall begränsas till att gälla tyngre fordon.

I andra delar av direktivet har rådet försökt begränsa den flexibilitet som kommissionen vill ge medlemsstaterna att ta ut mycket höga vägtullar på vissa vägar (till exempel på vägar med hög andel transittrafik). Som exempel har artikel 7.10 c i kommissionens förslag, som tillät differentiering av vägtullar för vissa vägar i nätet, strukits.

### **Ersättning till väganvändare**

Rådet, liksom Europaparlamentet (se ändring 36), hade farhågor för att de lösningar som framfördes i kommissionens förslag för att kompensera transportörerna för de nya kostnader som vägtullsystemen förorsakar, nämligen minskningar av fordonsbeskattningen, skulle kunna få en diskriminerande effekt. Rådet såg inte heller något skäl till att "upphäva" den harmonisering av fordonsbeskattningen som åstadkommits genom det nuvarande direktivet. Artikel 7b i kommissionens förslag har därför strukits i rådets text och ersatts av skäl 10 där det också hänvisas till andra former av kompensation som till exempel minskning av bränsleskatten, vilket ansluter till den tanke som ligger bakom parlamentets ändring 13.

### **3. Europaparlamentets ändringar**

Rådets svar på ändringarna 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 och 52 redovisas ovan i anslutning till de viktigaste frågorna.

Dessutom har rådet i sin helhet, delvis, eller i princip, godkänt ändringarna 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 och 43.

### **III. SLUTSATS**

Rådets intensiva och långvariga ansträngningar för att nå en överenskommelse om denna gemensamma ståndpunkt avspeglar att man är synnerligen medveten om frågans vikt för gemenskapens vidare transportpolitik. I den gemensamma ståndpunkten inrättas en rättslig ram för avgifterna som är tydligare och lättare att genomföra på ett öppet, objektiva och rättvist sätt, men som samtidigt ger nya möjligheter att använda vägtullar som ett verktyg för att avhjälpa de problem som gemenskapen står inför när det gäller miljöskador och överlastning. Texten uppvisar verkliga, identifierbara och konkreta förbättringar av direktivet från 1999, genom att den går en försiktig balansgång mellan behovet av en hållbar transportpolitik och kravet på en inre marknad som fungerar väl.

## GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 34/2005

antagen av rådet den 23 september 2005

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/.../EG om effektiv slutanvändning av energi och om energitjänster och om upphävande av rådets direktiv 93/76/EEG

(2005/C 275 E/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Det är nödvändigt att få till stånd en effektivare slutanvändning av energi, att styra efterfrågan på energi och främja produktionen av förnybar energi i Europeiska gemenskapen, eftersom möjligheterna att på kort till medellång sikt på annat sätt påverka förhållandena i fråga om energiförsörjning och energidistribution är relativt begränsade, både vad gäller uppbyggnad av ny kapacitet och vad gäller förbättring av överföring och distribution. Detta direktiv bidrar därför till ökad försörjningstrygghet.
- (2) En effektivare slutanvändning av energi kommer också att bidra till minskad förbrukning av primäre energi och minskade utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Dessa utsläpp fortsätter att öka och gör att det blir allt svårare att uppnå målen i Kyotoprotokollet. Människans verksamhet inom energisektorn svarar för hela 78 % av gemenskapens utsläpp av växthusgaser. I gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, som återfinns i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG <sup>(4)</sup>, anges att ytterligare minskningar är nödvändiga för att nå det långsiktiga målet i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar att stabilisera koncentrationerna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som förhindrar farlig påverkan på klimatsystemet genom mänsklig verksamhet.
- (3) Effektivare slutanvändning av energi kommer att göra det möjligt att utnyttja kostnadseffektiva energibesparingsmöjligheter på ett ekonomiskt effektivt sätt.

Åtgärder för förbättrad energieffektivitet kan leda till sådana energibesparingar och på så sätt bidra till att minska Europeiska gemenskapens beroende av energiimport. En övergång till mer energieffektiv teknik kan dessutom öka Europeiska gemenskapens innovationsförmåga och konkurrenskraft, vilket betonas i Lissabonstrategin.

- (4) I kommissionens meddelande om genomförandet av första delen av det europeiska klimatförändringsprogrammet framhölls att ett direktiv om styrning av energiefterfrågan är en av de viktigaste åtgärder som bör vidtas på gemenskapsnivå för att komma till rätta med klimatförändringen.
- (5) Detta direktiv överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/54/EG av den 26 juni 2003 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om upphävande av direktiv 96/92/EG <sup>(5)</sup> samt med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/55/EG av den 26 juni 2003 om gemensamma regler för den inre marknaden för naturgas och om upphävande av direktiv 98/30/EG <sup>(6)</sup>, vilka ger möjlighet att använda effektivare energiutnyttjande och styrning av energiefterfrågan som ett alternativ till ny kapacitet och för att skydda miljön. Medlemsstaternas myndigheter får bland annat möjlighet att upphandla ny kapacitet genom ett anbudsförfarande eller att vidta åtgärder för effektivare energiutnyttjande och styrning på efterfrågesidan, däribland system för vita certifikat.
- (6) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av artikel 3 i direktiv 2003/54/EG, i vilket det krävs att medlemsstaterna inom sitt territorium skall se till att alla hushållskunder, och, när medlemsstaterna anser det lämpligt, små företag, har rätt till samhällsomfattande tjänster, det vill säga rätt till elleveranser av en bestämd kvalitet till lätt och tydligt jämförbara och rimliga priser som medger insyn.
- (7) Liberaliseringen av detaljistmarknaderna för slutförbrukare av el, naturgas, kol och brunkol samt uppvärmning och i vissa fall även fjärrvärme och fjärrkyla har nästan utan undantag lett till ökad effektivitet och lägre kostnader för produktion, omvandling och distribution av energi. Liberaliseringen har inte lett till någon större konkurrens i fråga om produkter och tjänster som skulle ha kunnat leda till ökad energieffektivitet på efterfrågesidan.

<sup>(1)</sup> EUT C 120, 20.5.2005, s. 115.<sup>(2)</sup> EUT C 318, 22.12.2004, s. 19.<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 7 juni 2005 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 september 2005 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).<sup>(4)</sup> EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.<sup>(5)</sup> EUT L 176, 15.7.2003, s. 37. Direktivet ändrat genom rådets direktiv 2004/85/EG (EUT L 236, 7.7.2004, s. 10).<sup>(6)</sup> EUT L 176, 15.7.2003, s. 57.

- (8) I sin resolution av den 7 december 1998 om energieffektiviteten i Europeiska gemenskapen <sup>(1)</sup> fastställde rådet som mål att gemenskapen som helhet skulle förbättra energiintensiteten vid slutförbrukningen med ytterligare en procentenhet per år fram till år 2010.
- (9) Medlemsstaterna bör därför anta nationella vägledande mål för att främja en effektiv slutanvändning av energi och sörja för fortsatt tillväxt och lönsamhet för marknaden för energitjänster och på så sätt bidra till genomförandet av Lissabonstrategin. Antagandet av nationella vägledande mål för att främja en effektiv slutanvändning av energi skapar faktisk synergi med annan gemenskapslagstiftning som, när den tillämpas, kommer att bidra till att dessa nationella mål uppnås.
- (10) I detta direktiv åläggs medlemsstaterna att vidta åtgärder, och uppfyllandet av direktivets mål beror av åtgärdernas påverkan på energikonsumenter. Det slutliga resultatet av medlemsstaternas åtgärder är beroende av många yttre faktorer som påverkar konsumenternas beteende när det gäller energianvändning och deras beredvillighet att genomföra energibesparingsmetoder och använda energibesparande utrustning. Även om medlemsstaterna förbinder sig att arbeta för att uppnå målet på 6 % är de nationella energibesparingsmålen vägledande till sin natur och medför ingen juridiskt bindande skyldighet för medlemsstaterna att uppnå det angivna målet.
- (11) När energieffektivitet eftersträvas genom tekniska, beteendemässiga och/eller ekonomiska förändringar, bör betydande negativ miljöpåverkan undvikas och sociala prioriteringar respekteras.
- (12) En effektivare slutanvändning av energi kan uppnås genom att man ökar tillgången och efterfrågan på energitjänster eller genom andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet.
- (13) För att uppnå energibesparingspotentialen inom vissa marknadssegment där energibesiktningar i allmänhet inte säljs kommersiellt, t.ex. hushåll, bör medlemsstaterna se till att energibesiktningar finns tillgängliga.
- (14) I rådets slutsatser av den 5 december 2000 anges att främjandet av energitjänster genom utveckling av en gemenskapsstrategi är en prioriterad åtgärd för förbättrad energieffektivitet.
- (15) Energidistributörer, systemansvariga för distributionsystem och företag som säljer energi i detaljistledet kan förbättra energieffektiviteten i Europeiska gemenskapen om de marknadsför energitjänster som omfattar effektiv slutanvändning, exempelvis för värmekomfort inomhus, varmvatten för hushållsbruk, kylning, produkttillverkning, belysning och motorer. För att energidistributörer, systemansvariga för distributionsystem och företag som säljer energi i detaljistledet skall kunna maximera sin vinst blir det därmed viktigare att sälja energitjänster till så många kunder som möjligt i stället för att sälja så mycket energi som möjligt till varje kund.
- (16) Med fullständigt beaktande av hur marknadsaktörerna inom energisektorn är organiserade på nationell nivå och för att främja genomförandet av de energitjänster och åtgärder för förbättrad energieffektivitet som föreskrivs i detta direktiv, bör medlemsstaterna kunna välja att ålägga energidistributörer, systemansvariga för distributionen eller företag som säljer energi i detaljistledet, eller eventuellt två eller alla dessa marknadsaktörer, att tillhandahålla dessa tjänster och att delta vid genomförandet av dessa åtgärder.
- (17) En ny metod som bör uppmuntras är att använda sig av tredjepartsfinansiering. Därigenom undviker mottagaren själv investeringskostnader och använder en del av det ekonomiska värde av energibesparingarna som följer av tredjepartsfinansieringen till att återbetala tredje parts investerings- och räntekostnader.
- (18) För att avgifter och andra bestämmelser för nätbunden energi skall leda till effektivare slutanvändning av energi, bör otillbörliga incitament till ökad förbrukning avskaffas.
- (19) Den offentliga sektorn i varje medlemsstat bör föregå med gott exempel när det gäller investeringar, underhållskostnader och andra utgifter för energiförbrukande utrustning, energitjänster och andra energieffektivitetsåtgärder. Den offentliga sektorn bör därför uppmanas att integrera hänsynen till förbättrad energieffektivitet i sina investeringar, avskrivningar och driftsbudgetar. Med tanke på att förvaltningsstrukturen varierar kraftigt mellan medlemsstaterna, bör de olika typer av åtgärder som den offentliga sektorn kan vidta göras på lämplig nationell, regional och/eller lokal nivå.
- (20) Energitjänster, program för förbättrad energieffektivitet och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet som syftar till att uppnå energisparmålet kan stödjas och/eller genomföras genom frivilliga avtal mellan marknadsaktörer och sådana organ inom den offentliga sektorn som utsetts av medlemsstaterna.
- (21) När åtgärderna för förbättrad energieffektivitet fastställs, bör hänsyn tas till effektivitetsvinster som uppstår genom utbredd användning av kostnadseffektiva tekniska innovationer, t.ex. elektronisk avläsning.

(<sup>1</sup>) EGT C 394, 17.12.1998, s. 1.

- (22) För att konsumenterna skall kunna göra välinformerade val för sin egen energiförbrukning bör de få en rimlig mängd information om denna samt annan relevant information, exempelvis om tillgängliga åtgärder för förbättrad energieffektivitet, jämförande konsumentprofiler eller objektiva tekniska specifikationer för energiförbrukande utrustning som kan inbegripa "faktor fyra" eller liknande utrustning.
- (23) I och med antagandet av detta direktiv omfattas alla materiella bestämmelser i rådets direktiv 93/76/EEG av den 13 september 1993 om begränsning av koldioxidutsläpp genom en förbättring av energieffektiviteten (SAVE) <sup>(1)</sup> av annan gemenskapslagstiftning, och direktiv 93/76/EEG bör därför upphävas.
- (24) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att främja en effektiv slutanvändning av energi och skapa en marknad för energitjänster, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (25) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup>.

- b) skapa förutsättningar för utvecklingen av en marknad för energitjänster och för att ge konsumenterna tillgång till andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet.

## Artikel 2

### Tillämpningsområde

Detta direktiv skall tillämpas på

- a) leverantörer av åtgärder för förbättrad energieffektivitet, inklusive energidistributörer, systemansvariga för distributionen och företag som säljer energi i detaljistledet. Medlemsstaterna får dock undanta små distributörer, små systemansvariga för distributionen eller små företag som säljer energi i detaljistledet från tillämpningsområdet för artiklarna 6 och 13,
- b) slutförbrukare. Detta direktiv skall emellertid inte tillämpas på företag som bedriver sådan verksamhet som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG <sup>(3)</sup> eller på sådana delar av transportföretag som främst grundas på användning av bunkerbränsle för flyg och sjöfart,
- c) de väpnade styrkorna, endast i den utsträckning som tillämpningen inte står i motsättning till arten och huvudsyftet med de väpnade styrkornas verksamhet och med undantag av materiel som endast används för militära ändamål.

## Artikel 3

### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *energi*: alla former av kommersiellt tillgänglig energi, inklusive el, naturgas (inbegripet flytande naturgas och gasol), allt bränsle för uppvärmning och kylning (inklusive fjärrvärme och fjärrkyla), kol och brunkol, torv, transportbränsle (utom bunkerbränsle för flyg och sjöfart) samt biomassa enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el <sup>(4)</sup>
- b) *energieffektivitet*: förhållandet mellan produktionen av prestanda, tjänster, varor eller energi och insatsen av energi.
- c) *förbättrad energieffektivitet*: en ökning av effektiv slutanvändning av energi på grund av tekniska, beteendemässiga och/eller ekonomiska förändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### SYFTE OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

#### Artikel 1

#### Syfte

Syftet med detta direktiv är att främja en kostnadseffektiv förbättring av slutanvändningen av energi i medlemsstaterna genom att

- a) upprätta nödvändiga vägledande mål samt system, incitament och institutionella, ekonomiska och rättsliga ramar för att undanröja befintliga marknadshinder och brister som står i vägen för en effektiv slutanvändning av energi,

<sup>(1)</sup> EGT L 237, 22.9.1993, s. 28.

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(3)</sup> EUT L 275, 25.10.2003, s. 32. Direktivet ändrat genom direktiv 2001/101/EG (EUT L 338, 13.11.2004, s. 18).

<sup>(4)</sup> EGT L 283, 27.10.2001, s. 33. Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.



- d) *energibesparing*: en mängd sparad energi som fastställs genom mätning och/eller uppskattning av förbrukningen före och efter genomförandet av en eller flera åtgärder för förbättrad energieffektivitet, med normalisering för yttre förhållanden som påverkar energiförbrukningen.
- e) *energitjänst*: den fysiska vinst, nytta eller fördel som erhålls genom en kombination av energi och energieffektiv teknik, som kan inbegripa den drift, det underhåll och den kontroll som krävs för tillhandahållande av tjänsten, som tillhandahålls på grundval av ett avtal och som normalt leder till en kontrollerbar och mätbar eller uppskattningsbar förbättrad energieffektivitet.
- f) *energieffektivitetsmekanismer*: allmänna åtgärder som vidtas av regeringar eller statliga organ för att skapa ramar eller incitament för marknadsaktörer att tillhandahålla och förvärva energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet.
- g) *program för förbättrad energieffektivitet*: verksamhet som är inriktad på grupper av slutförbrukare och som normalt leder till en kontrollerbar och mätbar eller uppskattningsbar förbättring av energieffektiviteten.
- h) *åtgärder för förbättrad energieffektivitet*: alla åtgärder som normalt leder till en kontrollerbar och mätbar eller uppskattningsbar förbättring av energieffektiviteten.
- i) *energitjänstföretag*: fysisk eller juridisk person som tillhandahåller energitjänster och/eller andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet i en användares anläggning eller lokaler, och härvid är beredd att ta en viss ekonomisk risk. Betalningen för de tillhandahållna tjänsterna skall grundas (helt eller delvis) på att förbättrad energieffektivitet uppnås och på att övriga avtalade prestandakriterier uppfylls.
- j) *avtal om energiprestanda*: ett avtalsarrangemang mellan mottagaren och leverantören (normalt ett energitjänstföretag) av en åtgärd för förbättrad energieffektivitet där investeringarna i dessa åtgärder betalas i förhållande till en avtalad nivå av förbättrad energieffektivitet.
- k) *tredjepartsfinansiering*: ett avtalsarrangemang som inbegriper en tredje part – förutom energileverantören och mottagaren av åtgärden för förbättrad energieffektivitet – vilken tillhandahåller kapital för åtgärden och debiterar mottagaren en avgift som motsvarar en del av de uppnådda energibesparingarna till följd av åtgärden för förbättrad energieffektivitet. Denna tredje part kan eventuellt vara ett energitjänstföretag.
- l) *energibesiktning*: ett systematiskt förfarande som ger adekvat kunskap om den befintliga energiförbrukningsprofilen hos en byggnad eller en grupp av byggnader, en industriprocess och/eller industrianläggning eller privata eller offentliga tjänster och som fastställer och kvantifierar kostnadseffektiva energisparmöjligheter samt rapporterar om resultaten.
- m) *finansiella instrument för energibesparingar*: alla finansiella instrument, t.ex. fonder, statliga bidrag, skatteavdrag, lån, tredjepartsfinansiering, avtal om energiprestanda, avtal om garanterad energibesparing, energientreprenad och andra liknande avtal som tillhandahålls på marknaden av offentliga eller privata organ för att delvis eller helt täcka de inledande projektkostnaderna för genomförandet av åtgärder för förbättrad energieffektivitet.
- n) *slutförbrukare*: fysisk eller juridisk person som köper energi för egen slutanvändning.
- o) *energidistributör*: fysisk eller juridisk person som svarar för transport av energi för leverans till slutförbrukare och till distributionsstationer som säljer energi till slutförbrukare. Denna definition utesluter systemansvariga för distributionen av el och naturgas, vilka omfattas av led p.
- p) *systemansvarig för distributionen*: fysisk eller juridisk person som ansvarar för drift och underhåll och, vid behov, utbyggnad av distributionssystemet för el eller naturgas inom ett visst område och, i tillämpliga fall, dess sammanlänkningar med andra system samt för säkerställande av systemets förmåga att på längre sikt tillgodose en rimlig efterfrågan på el- eller naturgasdistribution.
- q) *företag som säljer energi i detaljistledet*: fysisk eller juridisk person som säljer energi till slutförbrukare.
- r) *små distributörer, små systemansvariga för distributionen och små företag som säljer energi i detaljistledet*: fysisk eller juridisk person som distribuerar eller säljer energi till slutförbrukare och som distribuerar eller säljer mindre än 100 GWh energi per år eller har färre än tio anställda eller vars årliga omsättning och/eller årliga balansomslutning inte överstiger två miljoner EUR. Distribution eller försäljning av transportbränsle skall behandlas separat i förhållande till andra energiformer vid tillämpningen av dessa trösklar.
- s) *vita certifikat*: certifikat utfärdade av oberoende certifieringsorgan som bekräftar marknadsaktörernas påståenden om energibesparingar till följd av åtgärder för förbättrad energieffektivitet.

## KAPITEL II

### ENERGISPARMÅL

#### Artikel 4

#### Allmänt mål

1. Medlemsstaterna skall anta och sträva efter att för detta direktivs sjätte tillämpningsår uppnå ett övergripande nationellt vägledande energibesparingsmål på 6 %, som skall uppfyllas med hjälp av energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet. Medlemsstaterna skall vidta kostnadseffektiva, genomförbara och skäliga åtgärder som är avsedda att bidra till att detta mål uppnås.



Det nationella vägledande energibesparingsmålet skall fastställas och beräknas enligt de bestämmelser och den metod som anges i bilaga I. Omvandlingsfaktorerna i bilaga II skall användas för jämförelser av energibesparingar och omvandling till en jämförbar enhet, om inte användning av andra omvandlingsfaktorer kan motiveras. Exempel på lämpliga åtgärder för förbättrad energieffektivitet finns i bilaga III. En allmän ram för mätning och kontroll av energibesparingar finns i bilaga IV.

2. I samband med den första rapport som skall överlämnas i enlighet med artikel 14 skall medlemsstaterna fastställa ett mellanliggande vägledande energibesparingsmål för detta direktivs tredje tillämpningsår. Det mellanliggande målet skall vara realistiskt och förenligt med det övergripande nationella vägledande energibesparingsmål som avses i punkt 1.

3. Medlemsstaterna skall ge en eller flera nya eller befintliga myndigheter eller byråer i uppdrag att svara för den samlade kontrollen och övervakningen av den ram som upprättats för det mål som avses i punkt 1. Dessa organ skall därefter kontrollera de energibesparingar som uppnås genom energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet, inklusive befintliga nationella energieffektivitetsåtgärder, samt rapportera om resultaten.

4. Efter att första gången ha granskat och avlagt rapport om direktivets tre första tillämpningsår skall kommissionen undersöka huruvida man behöver lägga fram ett förslag till direktiv för att vidareutveckla den marknadsinriktade strategin för förbättrad energieffektivitet genom vita certifikat.

#### Artikel 5

### Effektiv slutanvändning av energi i den offentliga sektorn

1. Medlemsstaterna skall se till att den offentliga sektorn fungerar som ett exempel i samband med detta direktiv.

För detta ändamål skall de se till att en eller flera åtgärder för förbättrad energieffektivitet vidtas av den offentliga sektorn, med inriktning på kostnadseffektiva åtgärder som genererar största möjliga energibesparingar på kortaste möjliga tid. Sådana åtgärder skall vidtas på lämplig nationell, regional och/eller lokal nivå och kan utgöras av lagstiftningsinitiativ och/eller frivilliga överenskommelser eller andra arrangemang med motsvarande effekt. Utan att den nationella lagstiftningen eller gemenskapslagstiftningen rörande offentlig upphandling åsidosätts, kan sådana åtgärder väljas från den vägledande förteckningen i bilaga V. I de rapporter som avses i artikel 14 skall medlemsstaterna övervaka den offentliga sektorns resultat med avseende på det nationella vägledande energibesparingsmålet.

2. Medlemsstaterna skall ge en eller flera nya eller befintliga organisationer i uppdrag att svara för administration, ledning och genomförande i samband med integreringen av kraven på förbättrad energieffektivitet enligt punkt 1. Det kan röra sig om samma myndigheter eller byråer som avses i artikel 4.3.

### KAPITEL III

## FRÄMJANDE AV EN EFFEKTIV SLUTANVÄNDNING AV ENERGI OCH FRÄMJANDE AV ENERGITJÄNSTER

### Artikel 6

### Energidistributörer, systemansvariga för distributionen och företag som säljer energi i detaljistledet

1. Medlemsstaterna skall se till att energidistributörer, systemansvariga för distributionen och/eller företag som säljer energi i detaljistledet

a) på begäran, men inte oftare än en gång om året, tillhandahåller samlad statistisk information om sina slutförbrukare till de myndigheter eller byråer som avses i artikel 4.3, eller till något annat utsett organ, under förutsättning att detta organ översänder informationen till de förstnämnda; informationen skall vara tillräcklig för att det skall vara möjligt att utforma och genomföra program för förbättrad energieffektivitet på ett bra sätt och främja och kontrollera energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet. Den kan omfatta tidigare information och skall omfatta aktuell information om slutanvändarnas förbrukning, inklusive belastningsprofiler, kundsegmentering och kundernas geografiska lokalisering i tillämpliga fall, samtidigt som man ser till att information som är antingen av privat karaktär eller kommersiellt känslig hålls konfidentiell och skyddad i enlighet med gällande gemenskapslagstiftning,

b) avstår från all verksamhet som kan hämma efterfrågan på och tillhandahållandet av energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet eller hindra utvecklingen av marknaden för energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet. Den berörda medlemsstaten skall vidta erforderliga åtgärder för att stoppa sådan verksamhet där den förekommer.

2. Medlemsstaterna skall

a) välja ett eller flera av följande krav som måste uppfyllas av energidistributörer, systemansvariga för distributionen och/eller företag som säljer energi i detaljistledet, direkt och/eller indirekt via andra leverantörer av energitjänster eller åtgärder för förbättrad energieffektivitet, nämligen att

i) garantera utbudet till slutförbrukarna och främjandet av konkurrenskraftigt prissatta energitjänster, eller

ii) säkerställa tillgången för slutförbrukarna och främjandet av konkurrenskraftigt prissatta energibesiktningar som utförs på ett oberoende sätt och/eller åtgärder för förbättrad energieffektivitet i enlighet med artikel 9.2 och artikel 12, eller

iii) bidra till de fonder och finansieringsmekanismer som avses i artikel 11. Bidragsnivån skall minst motsvara de beräknade kostnaderna för att erbjuda någon av de verksamheter som avses i denna punkt och skall avtalas med de myndigheter eller byråer som avses i artikel 4.3, och/eller

b) se till att frivilliga avtal och/eller andra marknadsinriktade arrangemang, exempelvis vita certifikat, med motsvarande verkan som en eller flera av de skyldigheter som avses i led a finns eller upprättas. Dessa frivilliga avtal skall kontrolleras och följas upp av medlemsstaten i syfte att säkerställa att de i praktiken har samma verkan som en eller flera av de skyldigheter som avses i led a.

3. Medlemsstaten skall se till att det för andra marknadsaktörer än energidistributörer, systemansvariga för distributionen och/eller företag som säljer energi i detaljistledet - t.ex. energitjänstföretag, installatörer av energiutrustning, energirådgivare och energikonstuler - finns tillräckliga incitament, likvärdig konkurrens och jämlika villkor för att oberoende erbjuda och genomföra de energitjänster, energibesiktningar och åtgärder för förbättrad energieffektivitet som beskrivs i punkt 2 a ii.

4. Medlemsstaterna får med stöd av punkterna 2 och 3 lägga ansvaret på systemansvariga för distributionen endast om detta är förenligt med skyldigheterna i fråga om särredovisning i artikel 19.3 i direktiv 2003/54/EG och i artikel 17.3 i direktiv 2003/55/EG.

5. Tillämpningen av denna artikel skall inte påverka tillämpningen av de undantag som beviljats i enlighet med direktiven 2003/54/EG och 2003/55/EG.

#### Artikel 7

### Tillgänglig information

Medlemsstaterna skall se till att information om energieffektivitetsmekanismer och finansiella och rättsliga ramar som antas i syfte att nå det nationella vägledande energibesparingsmålet är tydliga och allmänt när ut till de aktuella marknadsaktörerna.

#### Artikel 8

### Tillgängliga behörighets-, ackrediterings- och certifierings-system

I syfte att uppnå en hög grad av teknisk kompetens, objektivitet och tillförlitlighet skall medlemsstaterna, om de anser det vara nödvändigt, se till att det finns lämpliga behörighets-, ackrediterings- och/eller certifieringssystem för dem som tillhandahåller energitjänster, energibesiktningar och åtgärder för förbättrad energieffektivitet enligt artikel 6.2 a ii.

#### Artikel 9

### Finansiella instrument för energibesparingar

1. Medlemsstaterna skall upphäva eller ändra nationella lagar och andra författningar, utom sådana som är av klar skattekaraktär, som onödigtvis eller i oproportionerlig utsträckning hämmar eller begränsar användningen av finansiella instrument för energibesparingar på marknaden för energitjänster eller andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet.

2. Medlemsstaterna skall ställa modellavtal till förfogande när det gäller dessa finansiella instrument för befintliga och potentiella inköpare av energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet inom den offentliga och den privata sektorn. Dessa kan utfärdas av den myndighet eller byrå som avses i artikel 4.3.

#### Artikel 10

### Energieffektiva avgifter och andra bestämmelser för nätbunden energi

1. Medlemsstaterna skall se till att avskaffa sådana incitament i överförings- och distributionsavgifter som onödigtvis ökar volymen distribuerad eller överförd energi. I detta hänseende får medlemsstaterna, i enlighet med artikel 3.2 i direktiv 2003/54/EG och artikel 3.2 i direktiv 2003/55/EG, införa allmännyttiga skyldigheter med avseende på energieffektivitet för företag som är verksamma inom el- och gasbranscherna.

2. Medlemsstaterna får tillåta inslag i system och avgiftsstrukturer som har socialt syfte, under förutsättning att eventuella negativa effekter på överförings- och distributionssystemet blir så små som möjligt och står i proportion till det sociala syftet.

#### Artikel 11

### Fonder och finansieringsmekanismer

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna inrätta en eller flera fonder för att subventionera tillhandahållandet av program för förbättrad energieffektivitet och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet och främja utvecklingen av marknaden för åtgärder för förbättrad energieffektivitet. Dessa åtgärder skall omfatta främjande av energibesiktning, finansiella instrument för energibesparingar och, i förekommande fall, förbättrad mätning och upplysande fakturering. Fonderna skall även inriktas på sektorer för slutanvändning av energi med höga transaktionskostnader och högre risker.

2. Om fonderna inrättas får de söra för bidrag, lån, ekonomiska garantier och/eller andra typer av finansiering som garanterar resultat.

3. Fonderna skall vara öppna för alla leverantörer av åtgärder för förbättrad energieffektivitet, såsom energitjänstföretag, oberoende energirådgivare, energidistributörer, systemansvariga för distributionen, företag som säljer energi i detaljistledet och installatörer. Medlemsstaterna får besluta att öppna fonderna för alla slutförbrukare. Anbudsförfaranden eller likartade metoder som fullt ut säkerställer öppenhet skall genomföras i enlighet med gällande regler för offentlig upphandling. Medlemsstaterna skall se till att sådana fonder kompletteras och inte konkurrerar med kommersiellt finansierade åtgärder för förbättrad energieffektivitet.

## Artikel 12

**Energibesiktningar**

1. Medlemsstaterna skall se till att det finns effektiva energibesiktningssystem av hög kvalitet som är utformade för att identifiera möjliga åtgärder för förbättrad energieffektivitet och som genomförs på ett oberoende sätt för alla konsument, även mindre hushållskunder och kommersiella kunder samt små och medelstora industrikunder.

2. Marknadssegment som har höga transaktionskostnader och okomplicerade inrättningar kan nås med andra åtgärder, t.ex. frågeformulär och dataprogram som görs tillgängliga på Internet och/eller skickas till kunderna med post. Medlemsstaterna skall se till att energibesiktningar finns tillgängliga för de marknadssegment där energibesiktningar inte säljs kommersiellt, med beaktande av artikel 11.1.

3. Certifiering i enlighet med artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/91/EG av den 16 december 2002 om byggnaders energiprestanda<sup>(1)</sup> skall anses vara likvärdig med en energibesiktning som uppfyller kraven i punkterna 1 och 2 i den här artikeln och med en åtgärd för förbättrad energieffektivitet som avses i bilaga V till det här direktivet. Besiktningar till följd av system som grundas på frivilliga överenskommelser mellan intresseorganisationer och ett organ som medlemsstaten har tillsatt, kontrollerar och följer upp skall likaledes anses ha uppfyllt kraven i punkterna 1 och 2.

## Artikel 13

**Mätning och upplysande fakturering av energiförbrukningen**

1. Medlemsstaterna skall se till att slutförbrukare av el, naturgas, fjärrvärme och/eller fjärrkyla och varmvatten för hushållsbruk, så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och proportionerligt i förhållande till möjliga energibesparingar, har individuella mätare som till ett konkurrenskraftigt pris korrekt visar slutförbrukarens faktiska energiförbrukning och ger information om faktisk användningstid.

2. Medlemsstaterna skall se till att fakturering från energidistributörer, systemansvariga för distributionen och företag som säljer energi i detaljistledet när det är lämpligt grundas på faktisk energiförbrukning och presenteras på ett klart och begripligt sätt. Lämplig information skall göras tillgänglig tillsammans med fakturan och ge slutförbrukarna en fullständig redovisning av de aktuella energikostnaderna. När så är lämpligt, beroende på omfattningen av kundens energiförbrukning, skall fakturering ske så ofta att kunderna kan styra sin egen energiförbrukning.

<sup>(1)</sup> EGT L 1, 4.1.2003, s. 65.

3. Medlemsstaterna skall se till att följande information, när det är lämpligt, på ett klart och begripligt sätt av energidistributörer, systemansvariga för distributionen eller företag som säljer energi i detaljistledet görs tillgänglig för slutförbrukarna i eller tillsammans med fakturor, avtal, transaktioner och/eller kvitton från distributionsstationer:

- a) Aktuella faktiska priser och faktisk energiförbrukning.
- b) Jämförelser av slutförbrukarens aktuella energiförbrukning med förbrukningen under samma period föregående år, helst i grafisk form.
- c) Jämförelser med en genomsnittlig, normaliserad användare eller referensanvändare av energi i samma användarkategori närhelst detta är möjligt och användbart.
- d) Kontaktinformation, inbegripet webbplatsadresser, för konsumentorganisationer, energibyråer eller liknande organ, där information kan erhållas om tillgängliga åtgärder för förbättrad energieffektivitet, jämförande slutanvändarprofiler och/eller objektiva tekniska specifikationer för energiförbrukande utrustning.

## KAPITEL IV

**SLUTBESTÄMMELSER**

## Artikel 14

**Rapporter**

1. Medlemsstater som för något ändamål redan använder sådana beräkningsmetoder för mätning av energibesparingar som liknar dem som beskrivs i bilaga IV när detta direktiv träder i kraft får lämna upplysningar på lämplig detaljnivå till kommissionen. Upplysningarna skall lämnas så snart som möjligt, helst inte senare än den ... (\*). Dessa upplysningar skall göra det möjligt för kommissionen att beakta befintlig praxis.

2. Senast den ... (\*\*) skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna en delrapport om den övergripande förvaltningen och genomförandet av detta direktiv. Rapporten skall omfatta information om de åtgärder som har vidtagits eller planeras. En slutrapport om framstegen under sexårsperioden efter den ... (\*\*\*) skall överlämnas till kommissionen senast den ... (\*\*\*\*). Delrapporten skall grundas på tillgängliga uppgifter, kompletterade med beräkningar, och skall bland annat omfatta de beräknade framstegen därtills i förhållande till de mellanliggande nationella vägledande energibesparingsmålen enligt artikel 4.2 och det mål som anges i artikel 5.1. Slutrapporten skall omfatta definitiva resultat om hur det övergripande nationella vägledande energibesparingsmålet i artikel 4.1 och målet i artikel 5.1 har uppfyllts.

(\*) Sex månader efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*) Fem år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*\*) Två år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*\*\*) Tio år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

3. På grundval av medlemsstaternas del- och slutrapporter skall kommissionen bedöma i vilken utsträckning medlemsstaterna har uppnått sina nationella vägledande energibesparingsmål. Kommissionen skall offentliggöra en rapport med sina slutsatser om de första delrapporterna senast den ... (\*). Senast ett år efter mottagandet av medlemsstaternas slutrapporter skall kommissionen i en slutrapport offentliggöra sina slutsatser. Rapporterna skall i förekommande fall och om nödvändigt åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare åtgärder, inklusive en eventuell förlängning av giltighetsperioden för de mål som anges i detta direktiv.

#### Artikel 15

### Översyn och anpassning av ramen

1. De värden och beräkningsmetoder som avses i bilagorna II, III och IV skall anpassas till tekniska framsteg i enlighet med förfarandet i artikel 16.2.

2. Fram till den ... (\*\*) skall kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 16.2, vid behov ytterligare justera och komplettera punkterna 2–6 i bilaga IV med beaktande av den allmänna ramen i bilaga IV.

3. Efter den ... (\*\*\*) får kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 16.2, besluta att höja procentsatsen för de harmoniserade bottom-up-beräkningar som används i den harmoniserade beräkningsmodell som avses i punkt 1 i bilaga IV, utan att det påverkar de medlemsstaters system som redan har en högre procentsats. Kommissionen skall beakta följande faktorer och motivera sitt beslut:

- Erfarenheter av den harmoniserade beräkningsmodellen under det första tillämpningsåret.
- Förväntad möjlig förbättring av noggrannheten till följd av att en del av top-down-beräkningarna har ersatts av bottom-up-beräkningar.
- Beräknad möjlig merkostnad och/eller större administrativ börda.

Om kommissionen således beslutar att höja procentsatsen för de harmoniserade bottom-up-beräkningarna, skall den nya harmoniserade beräkningsmodellen inte användas förrän den ... (\*\*\*\*).

#### Artikel 16

### Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

#### Artikel 17

### Upphävande

Direktiv 93/76/EEG skall upphävas.

#### Artikel 18

### Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ... (\*\*\*\*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 19

### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 20

### Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den ... 2005.

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

...

...

Ordförande

Ordförande

(\*) Sex år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*) 18 månader efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*\*) Tre år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*\*\*) Fyra år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

(\*\*\*\*\*) Två år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

## BILAGA I

## METOD FÖR BERÄKNING AV DE NATIONELLA VÄGLEDANDE ENERGIBESPARINGSMÅLEN

Följande metod skall användas för att beräkna de nationella vägledande energibesparingsmål som anges i artikel 4:

1. Medlemsstaterna skall använda den årliga inhemska slutförbrukningen av energi för alla energianvändare som omfattas av detta direktiv för de sex senaste åren före genomförandet av detta direktiv och för vilka offentliga data är tillgängliga för att beräkna ett årligt förbrukningsgenomsnitt. Denna slutliga energiförbrukning skall vara den mängd energi som distribueras eller säljs till slutförbrukare under sexårsperioden, ej justerat för graddagar, strukturella förändringar eller produktionsförändringar.

På grundval av detta årliga förbrukningsgenomsnitt skall det nationella vägledande energibesparingsmålet beräknas en gång, och den resulterande absoluta energimängd som skall sparas kommer att tillämpas under direktivets hela varaktighet.

Det nationella vägledande energibesparingsmålet skall

- a) bestå av 6 % av det årliga förbrukningsgenomsnittet enligt ovan,
  - b) mätas efter det sjätte året av detta direktivs tillämpning,
  - c) vara resultatet av kumulativa årliga energibesparingar som har uppnåtts under direktivets hela sexåriga tillämpningsperiod,
  - d) kunna uppnås genom energitjänster och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet.
- Genom denna metod för mätning av energibesparing säkerställs att de totala energibesparingar som föreskrivs i direktivet är en fast mängd och därigenom oberoende av framtida BNP-tillväxt och av varje framtida ökning av energiförbrukningen.
2. Det nationella vägledande energibesparingsmålet skall uttryckas i absoluta termer i GWh eller motsvarande, beräknat enligt bilaga II.
  3. Energibesparingar under ett särskilt år, efter det att detta direktiv har trätt i kraft, till följd av åtgärder för förbättrad energieffektivitet som har inletts under ett tidigare år, men inte före 1995, och som har bestående effekt får tas med vid beräkningen av de årliga besparingarna. I vissa fall där omständigheterna motiverar detta får åtgärder som inleddes före 1995 men tidigast 1991 beaktas. I samtliga fall skall de resulterande energibesparingarna fortfarande kunna kontrolleras och mätas eller beräknas i enlighet med den allmänna ramen i bilaga IV.



## BILAGA II

ENERGIINNEHÅLL I VISSA UTVALDA BRÄNSLEN FÖR SLUTFÖRBRUKNING - OMVANDLINGSTABELL <sup>(1)</sup>

Energiprodukt	kJ (NCV)	kg oljeekv. (NCV)	kWh (NCV)
1 kg koks	28 500	0,676	7,917
1 kg antracit	17 200–30 700	0,411–0,733	4,778–8,528
1 kg brunkolsbriketter	20 000	0,478	5,556
1 kg brunkol med högt förbränningsvärde	10 500–21 000	0,251–0,502	2,917–5,833
1 kg brunkol	5 600–10 500	0,134–0,251	1,556–2,917
1 kg oljeskiffer	8 000–9 000	0,191–0,215	2,222–2,500
1 kg torv	7 800–13 800	0,186–0,330	2,167–3,833
1 kg torvbriketter	16 000–16 800	0,382–0,401	4,444–4,667
1 kg rester av eldningsolja (tung olja)	40 000	0,955	11,111
1 kg lätt eldningsolja	42 300	1,010	11,750
1 kg motorbränsle (bensin)	44 000	1,051	12,222
1 kg paraffin	40 000	0,955	11,111
1 kg gasol	46 000	1,099	12,778
1 kg naturgas <sup>(2)</sup>	47 200	1,126	13,10
1 kg flytande naturgas	45 190	1,079	12,553
1 kg trä (25 % fuktighet) <sup>(3)</sup>	13 800	0,330	3,833
1 kg pelletar/träbriketter	16 800	0,401	4,667
1 kg avfall	7 400–10 700	0,177–0,256	2,056–2,972
1 MJ utvunnen värme	1 000	0,024	0,278
1 kWh elenergi	3 600	0,086	1 <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Medlemsstaterna får tillämpa olika omvandlingsfaktorer om detta kan motiveras.

<sup>(2)</sup> 93,0 % metan.

<sup>(3)</sup> Det är tillåtet att använda andra värden beroende på vilken typ av trä som används mest i medlemsstaten.

<sup>(4)</sup> För besparingar i kWh el får medlemsstaterna använda en standardkoefficient på 2,5 som återspeglar den uppskattade genomsnittliga produktionseffektiviteten i EU (40 %) under målperioden. Medlemsstaterna får tillämpa en annan koefficient om de kan motivera detta.

Källa: Eurostat.



## BILAGA III

**Vägledande förteckning över exempel på lämpliga åtgärder för förbättrad energieffektivitet**

I denna bilaga ges exempel på var program för förbättrad energieffektivitet och andra åtgärder för förbättrad energieffektivitet kan utvecklas och genomföras i samband med artikel 4.

För att tas i beaktande måste dessa åtgärder för förbättrad energieffektivitet leda till energibesparingar som klart kan mätas och kontrolleras eller beräknas i enlighet med riktlinjerna i bilaga IV till detta direktiv, och deras energibesparings-effekter får inte redan vara medräknade i andra specifika åtgärder. Följande förteckningar är inte uttömmande utan är avsedda som vägledning.

Exempel på lämpliga åtgärder för förbättrad energieffektivitet:

*Bostäder och tjänstesektorns byggnader*

- a) Uppvärmning och kylning (t.ex. värmepumpar, nya effektiva värmepannor, installation eller effektiv modernisering av fjärrvärme-/fjärrkylsystem).
- b) Isolering och ventilation (t.ex. isolering av väggar och tak, två-/treglasfönster).
- c) Varmvatten (t.ex. installation av nya anordningar, direkt och effektiv användning vid uppvärmning av utrymmen, i tvättmaskiner).
- d) Belysning (t.ex. nya, effektiva glödlampor och förkopplingsdon, digitala kontrollsystem, användning av rörelsedetektorer till belysningssystem i kommersiella byggnader).
- e) Matlagning och nedfrysning (t.ex. nya effektiva anordningar, värmeåtervinningssystem).
- f) Annan utrustning och andra apparater (t.ex. apparater för kombinerad uppvärmning och kraftgenerering, nya effektiva anordningar, tidkontroll för optimerad energianvändning, viloläge för minskning av energiförluster, installation av kondensorer för att minska reaktiv effekt, transformatorer med låga förluster).
- g) alstring av förnybara energikällor i hemmet, varigenom mängden köpt energi minskas (t.ex. solvärmeapparater, varmvatten för hushållsbruk, uppvärmning och kylning av utrymmen med solenergi).

*Industrisektorn*

- h) Produkttillverkningsprocesser (t.ex. effektivare användning av tryckluft, kondensat samt strömbrytare och ventiler, användning av automatiska och integrerade system, effektiva vilolägen).
- i) Motorer och regulatorer (t.ex. ökad användning av elektronisk styrning, varvtalsreglerare, integrerad tillämpningsprogrammering, frekvensomvandling, elektrisk motor med hög verkningsgrad).
- j) Fläktar, varvtalsreglerare och ventilation (t.ex. nya anordningar/system, användning av naturlig ventilation).
- k) Efterfrågestyrning (t.ex. belastningsstyrning, system för kontroll av toppbelastningsutjämning).
- l) Högeffektiv kraftvärme (t.ex. apparater för kombinerad uppvärmning och kraftgenerering).

*Transportsektorn*

- m) Använt transportmedel (t.ex. främjande av energieffektiva fordon, energieffektiv användning av fordon, bland annat system för anpassning av däcktryck, energieffektiva anordningar och tillbehör i fordon, tillsatser i bränsle som förbättrar energieffektiviteten, högsörjande oljor och lågresistenta däck).
- n) Byte av transportslag för resorna (t.ex. arrangemang för resor utan bil mellan hem och arbetsplats, bildelning, byte av transportslag från mer till mindre energiförbrukande transportslag per passagerarkilometer eller tonkilometer).

*Sektorsövergripande åtgärder*

- o) Standarder och normer som i första hand syftar till att förbättra energieffektiviteten hos produkter och tjänster, inklusive byggnader.
- p) Energimärkningssystem.

- q) Mätning, intelligenta mätsystem såsom individuella mätare med fjärrhantering samt upplysande fakturering.
- r) Yrkesutbildning och allmän utbildning som leder till användning av energieffektiv teknik.

*Övergripande åtgärder*

- s) Regleringar, skatter osv. som leder till minskad slutförbrukning av energi.
  - t) Riktade informationskampanjer för att främja energieffektivitet och åtgärder för förbättrad energieffektivitet.
-

## BILAGA IV

## Allmän ram för mätning och kontroll av energibesparingar

## 1. Mätningar och beräkningar av energibesparingar samt normalisering av dessa

## 1.1 Mätning av energibesparingar

## Allmänt

För att mäta uppnådda energibesparingar enligt artikel 4 i syfte att få fram den totala förbättringen av energieffektiviteten och bestämma enskilda åtgärders verkningar skall man använda en harmoniserad beräkningsmodell med en kombination av de båda beräkningsmetoderna top-down och bottom-up för att mäta de årliga förbättringarna av energieffektiviteten för rapporterna enligt artikel 14.

När kommittén utvecklar den harmoniserade beräkningsmodellen i enlighet med artikel 15.2 skall den i största möjliga utsträckning eftersträva att använda de uppgifter som Eurostat och/eller nationella statistiska organ redan lämnar rutinmässigt.

## Top-down-beräkningar

En top-down-beräkningsmetod innebär att energibesparingarnas storlek beräknas med utgångspunkt i nationella energibesparingsnivåer eller mer aggregerade sektorsvisa sådana. Korrigeringar av årsuppgifterna görs därefter för sådana yttre faktorer som grad dagar, strukturförändringar, produktmix osv., för att få fram ett mått som ger en rättvis indikation på den totala förbättringen av energieffektiviteten enligt punkt 1.2. Denna metod innefattar inte exakta mätningar på en detaljerad nivå och visar inte heller orsak-verkanssammanhangen mellan åtgärder och de energibesparingar som följer av dessa. Emellertid är metoden normalt enklare och mindre kostsam och kallas ofta för "energieffektivitetsindikator", eftersom den ger en indikation på utvecklingen.

När kommittén utvecklar den top-down-beräkningsmetod som skall användas i den harmoniserade beräkningsmodellen, skall den i största möjliga utsträckning grunda sitt arbete på befintliga metoder, t.ex. Odex-modellen (!).

## Bottom-up-beräkningar

En del av den årliga, slutliga, inhemska energikonsumtionen för sektorer som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde skall beräknas med hjälp av en harmoniserad bottom-up-modell. När kommittén utvecklar denna harmoniserade bottom-up-modell i enlighet med artikel 15.2, skall den sträva efter att använda standardiserade metoder som medför minsta möjliga administrativa bördor och kostnader, särskilt genom att utnyttja de mätningmetoder som avses i punkt 2.1 och 2.2 och koncentrera sig på de sektorer där den harmoniserade bottom-up-modellen kan tillämpas mest kostnadseffektivt.

Medlemsstaterna kan om de så önskar utnyttja ytterligare bottom-up-mätningar utöver den del som föreskrivs av den harmoniserade bottom-up-modellen efter att ha nått en överenskommelse med kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 16.2, på grundval av en beskrivning av den metod som den berörda medlemsstaten lagt fram.

En bottom-up-beräkningsmetod innebär att de energibesparingar som erhålls genom att vidta en särskild åtgärd för förbättrad energieffektivitet mäts i kilowattimmar (kWh), joule (J) eller kilogram oljeekvivalenter (kgoe) och läggs samman med de energibesparingar som följer av andra särskilda åtgärder för förbättrad energieffektivitet. De myndigheter eller byråer som avses i artikel 4.3 skall undvika att dubbelräkna energibesparingar som följer av en kombination av åtgärder för förbättrad energieffektivitet (inklusive mekanismer). För bottom-up-beräkningsmetoden kan de uppgifter och metoder som avses i punkt 2.1 och 2.2 utnyttjas.

Om bottom-up-beräkningar inte finns tillgängliga för vissa sektorer, kan bottom-up-indikatorer eller en blandning av bottom-up- och top-down-beräkningar användas i rapporterna till kommissionen, med förbehåll för en överenskommelse med kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 16.2. Särskilt vid bedömning av en begäran av detta slag i samband med den delrapport som beskrivs i artikel 14.2 skall kommissionen visa lämplig flexibilitet. Några top-down-beräkningar kan bli nödvändiga för att mäta verkningarna av de åtgärder som genomförts efter 1995 (och i vissa fall efter 1991) men som fortfarande har verkningar.

(!) ODYSSEE-MURE-projektet, Saveprogrammet. Kommissionen 2005.

### 1.2 Hur energibesparingsmätningar bör normaliseras

Energibesparingar skall fastställas genom mätning och/eller uppskattning av förbrukningen före och efter genomförandet av åtgärden. Det är härvid nödvändigt att korrigera för och normalisera de yttre förhållanden som vanligen påverkar energiförbrukningen. Dessa förhållanden kan variera över tiden. Det kan t.ex. röra sig om påverkan av en eller flera av följande faktorer:

- a) Väderförhållanden, såsom graddagar.
- b) Beläggningsnivåer.
- c) Öppettider för andra byggnader än bostadshus.
- d) Den installerade utrustningens kraft (anläggningens produktion), produktmix.
- e) Anläggningens produktionskapacitet, produktionsnivå, volym eller mervärde, inklusive ändringar i BNP-nivån.
- f) Användningsschema för anläggningar eller fordon.
- g) Förhållande till andra enheter.

## 2. Data och metoder som får användas (Mätbarhet)

Det finns flera metoder för insamling av data som kan användas för mätning och/eller uppskattning av energibesparingar. När en energitjänst eller en åtgärd för förbättrad energieffektivitet utvärderas, kan det ofta vara omöjligt att enbart förlita sig till mätningar. Här görs därför skillnad mellan metoder för att mäta energibesparingar och metoder för att uppskatta energibesparingar, där de sistnämnda är de vanligaste.

### 2.1 Data och metoder som grundas på mätningar

Räkningar från distributionsföretag eller detaljister

Mätningbaserade energiräkningar kan ligga till grund för mätningen under en representativ period innan åtgärden för förbättrad energieffektivitet införs. Dessa räkningar kan sedan jämföras med mätningbaserade räkningar för perioden efter införandet och tillämpningen av åtgärden, även här under en representativ period. Om möjligt bör resultaten jämföras med en kontrollgrupp (grupp som inte deltar) eller alternativt normaliseras enligt punkt 1.2.

Uppgifter om energiförsäljning

Förbrukningen av olika typer av energi (el, gas, eldningsolja) kan mätas genom att man jämför detaljistens eller distributörens försäljningsdata före införandet av åtgärderna för förbättrad energieffektivitet med försäljningsdata efter införandet av dessa åtgärder. En kontrollgrupp skall användas eller uppgifterna normaliseras.

Försäljningsdata för utrustning och apparater

Prestanda för utrustning och apparater kan beräknas på grundval av information som erhålls direkt från tillverkaren. Data om försäljning av utrustning och apparater kan i allmänhet erhållas från återförsäljarna. Särskilda undersökningar och mätningar kan också göras. För att bestämma energibesparingarnas storlek kan tillgängliga data jämföras med försäljningssiffrorna. Om denna metod används, bör korrigeringar göras om användningen av utrustningen och apparaterna ändras.

Data för belastningen hos slutförbrukningen

Energiförbrukningen i en byggnad eller anläggning kan mätas för att registrera energiefterfrågan före och efter införandet av en åtgärd för förbättrad energieffektivitet. Viktiga faktorer (t.ex. produktionsprocess, särskild utrustning, uppvärmningsanordningar) kan mätas noggrannare.

### 2.2 Data och metoder som grundas på uppskattningar

Data som uppskattas genom användning av enkel teknik: Ingen inspektion

Beräkning av uppskattade data genom användning av enkel teknik utan inspektioner på plats är den vanligaste metoden för att erhålla data för mätning av uppskattade energibesparingar. Data kan uppskattas genom användning av tekniska principer, utan att använda data från platsen, men med antaganden som grundas på utrustningsspecifikationer, prestandaegenskaper, driftsprofiler efter vidtagna åtgärder och statistik osv.

Data som uppskattas genom användning av avancerad teknik: Inspektion

Energidata kan beräknas på grundval av information som erhålls av en extern expert i samband med en besiktning eller annan typ av besök vid en eller flera utvalda anläggningar. På detta sätt kan man utveckla mer sofistikerade algoritmer eller simuleringsmodeller som kan användas vid ett större antal anläggningar (t.ex. byggnader, inrättningar, fordon). Denna typ av mätningar kan ofta användas för att komplettera och kalibrera data som uppskattas genom användning av enkel teknik.

### 3. Hantering av osäkerhet

Alla metoder som anges i punkt 2 rymmer ett visst mått av osäkerhet. Osäkerhet kan bero på följande <sup>(1)</sup>:

- a) Instrumentfel: Dessa uppkommer vanligen på grund av fel i produkttillverkarens specifikationer.
- b) Modellfel: Det rör sig vanligen om fel i den modell som används för att uppskatta parametrar för insamlade data.
- c) Provtagningsfel: Det rör sig vanligen om fel som beror på att man observerar ett urval av enheter snarare än alla enheter som omfattas av undersökningen.

Osäkerhet kan också bero på planerade och oplanerade antaganden. Dessa hänger vanligen samman med uppskattningar, antaganden och/eller användning av tekniska data. Förekomsten av fel hänger också samman med det system som valts för insamling av data (se punkt 2.1 och 2.2). En närmare angivelse av osäkerheten rekommenderas.

Medlemsstaterna kan välja att använda metoden för kvantifierad osäkerhet när de avlägger rapport om de mål som fastställs i detta direktiv. Den kvantifierade osäkerheten skall sedan uttryckas på ett statistiskt meningsfullt sätt, med angivande av både noggrannheten och konfidensnivån, exempelvis "Det kvantifierbara felet är  $\pm 20\%$  med 90 % konfidensintervall."

Om metoden med kvantifierbar osäkerhet används skall medlemsstaterna också ta hänsyn till att den godtagbara osäkerhetsnivån som krävs vid beräkning av energibesparingar är en funktion av besparingsnivån och kostnadseffektiviteten till följd av minskande osäkerhet.

### 4. Harmoniserade livslängder för åtgärder för förbättrad energieffektivitet i bottom-up-beräkningar

Vissa åtgärder för förbättrad energieffektivitet sträcker sig under flera decennier medan andra åtgärder pågår under en kortare period. Nedanstående förteckning ger exempel på den gemensnittliga livslängden för åtgärder för förbättrad energieffektivitet:

Isolering av vind i privatbostäder	30 år
Isolering av skalmur i privatbostäder	40 år
Fönster, klassade E till C (i m <sup>2</sup> )	20 år
Värmepannor, klassade B till A	15 år
Värmecontroller – uppgradering genom utbyte av värmepanna	15 år
Lågenergilampor – detaljhandel	16 år

Källa: Energy Efficiency Commitment 2005–2008, UK.

För att säkerställa att alla medlemsstater tillämpar samma livslängd för likartade åtgärder skall livslängderna vara harmoniserade på europeisk nivå. Kommissionen skall därför med stöd av den kommitté som inrättas enligt artikel 16 ersätta ovannämnda förteckning med en förteckning över den genomsnittliga livslängden för olika åtgärder för förbättrad energieffektivitet senast den ... (\*).

<sup>(1)</sup> En modell för att fastställa den kvantifierbara osäkerheten på grundval av dessa tre feltyper anges i Appendix B till "International Performance Measurement & Verification Protocol (IPMVP)".

(\* Sex månader efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

5. **Hantering av energibesparingarnas multiplikatoreffekter och undvikande av dubbelräkning vid kombinerade top-down- och bottom-up-beräkningsmetoder**

Genomförandet av en åtgärd för förbättrad energieffektivitet, t.ex. isolering av varmvattenberedare och rörledningar i en byggnad, eller andra åtgärder med motsvarande effekt, kan ge framtida multiplikatoreffekter på marknaden, dvs. att marknaden kommer att vidta en åtgärd automatiskt utan ytterligare medverkan av de myndigheter eller organ som avses i artikel 4.3 eller någon privat tillhandahållare av energitjänster. En åtgärd med multiplikatorpotential skulle i de flesta fall vara kostnadseffektivare än åtgärder som behöver upprepas regelbundet. Medlemsstaterna skall uppskatta sådana åtgärders energibesparingspotential, inklusive deras multiplikatoreffekter, och kontrollera de totala effekterna i en efterhandsutvärdering med hjälp av indikatorer om så är lämpligt.

Dubbelberäkningar av energibesparingar skall korrigeras. Användning av matriser som hjälp att summera åtgärdernas verkningar uppmuntras.

Medlemsstaterna skall inte beakta potentiella energibesparingar som uppkommer efter målperioden när de rapporterar om det övergripande mål som anges i artikel 4. Åtgärder som främjar långsiktiga marknadseffekter bör i vilket fall som helst uppmuntras, och åtgärder som redan har resulterat i att energibesparingarna gett multiplikatoreffekter bör beaktas i rapporterna om de mål som anges i artikel 4, förutsatt att de kan mätas och kontrolleras med hjälp av vägledningen i denna bilaga.

6. **Kontroll av energibesparingar**

Om de energibesparingar som erhålls genom en viss energitjänst eller annan åtgärd för förbättrad energieffektivitet anses vara kostnadseffektiva och nödvändiga, skall de kontrolleras av en tredje part. Detta kan göras av oberoende konsulter, energitjänstföretag eller andra marknadsaktörer. De behöriga myndigheter eller byråer i medlemsstaterna som avses i artikel 4.3 kan tillhandahålla närmare instruktioner om detta.

*Källor:* A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes; IEA, INDEEP databas. IPMVP, Volym 1 (version från mars 2002).

---



## BILAGA V

**VÄGLEDANDE FÖRTECKNING ÖVER EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRAD ENERGIEFFEKTIVITET FÖR DEN OFFENTLIGA SEKTORN**

Utan att det påverkar nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning om offentlig upphandling skall medlemsstaterna se till att den offentliga sektorn tillämpar kraven i nedanstående vägledande förteckning inom ramen för den offentliga sektorns roll som ett exempel enligt artikel 5:

- a) Krav på att utnyttja finansiella instrument för energibesparingar, däribland avtal om energiprestanda, där mätbara och förutbestämda energibesparingar ställs som krav (inklusive i de fall då de offentliga förvaltningarna har lagt ut ansvaret på entreprenad).
  - b) Krav på att inköpa utrustning och fordon på grundval av förteckningar som de myndigheter och organ som avses i artikel 4.3 skall upprätta och som innehåller energieffektiva produktspecifikationer för olika kategorier av utrustning och fordon, när så är lämpligt med hjälp av minimerade livscykelkostnadsanalyser eller jämförbara metoder för att säkerställa kostnadseffektiviteten.
  - c) Krav på att inköpa utrustning som har en effektiv energiförbrukning i alla lägen, även i viloläge, när så är lämpligt med hjälp av minimerade livscykelkostnadsanalyser eller jämförbara metoder för att säkerställa kostnadseffektiviteten.
  - d) Krav på att byta ut eller modifiera befintlig utrustning och befintliga fordon med den utrustning som finns förtecknad under b och c.
  - e) Krav på att utnyttja energibesiktningar och genomföra de därav följande kostnadseffektiva rekommendationerna.
-

## RÅDETS MOTIVERING

### I. INLEDNING

Kommissionen lade den 10 december 2003 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om effektiv slutanvändning av energi och om energitjänster <sup>(1)</sup> på grundval av artikel 175.1 i EG-fördraget.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén lämnade sitt yttrande den 28 oktober 2004 <sup>(2)</sup>. Regionkommittén lämnade sitt yttrande den 17 juni 2004 <sup>(3)</sup>.

Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen den 7 juni 2005 <sup>(4)</sup>, varvid 97 ändringar godkändes.

Rådet antog den 23 september 2005 sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget.

### II. SYFTET MED FÖRSLAGET

Förslaget syftar till att främja energieffektivitet genom införande av obligatoriska sparmål för medlemsstaterna och genom åtgärder för att skapa en marknad för energitjänster. Förslaget inriktas på efterfrågesidan (dvs. slutanvändare och leverantörer) och kan därför ses som ett komplement till tidigare gemenskapslagstiftning, som rörde försörjningssidan. Syftet är att bidra till att uppnå EU:s mål för utsläppsminskning, ytterligare förstärka gemenskapens ledande roll på världsmarknaden för energieffektiva produkter och energitjänster – vilket kommer att bidra till Lissabonprocessen – och skapa positiva effekter på försörjningstryggheten.

### III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

#### 1. Allmänna anmärkningar

Rådet delar kommissionens prioritering av energieffektivitet och stöder därför i stort syftet med kommissionens förslag. De flesta ändringar som rådet gjort i sin gemensamma ståndpunkt är för att anpassa direktivet till olika nationella situationer och nuvarande praxis, minska kostnaderna och förvaltningskostnaderna vid genomförandet och i allmänhet göra det lättare att genomföra.

a) Beträffande de 97 ändringar som Europaparlamentet antagit, har rådet godkänt följande 37:

- Helt och hållet (ibland efter omformulering): 1, 11, 12, 13 (i skäl 4), 21, 23 <sup>(5)</sup>, 33 (art. 4.3), 47, 48, 50 (art. 6.3), 56-58, 76 (art. 16), 82, 86, 90, 98 (bilaga IV punkt 1.2).
- Delvis: 3, 7, 14 (art. 2.2), 63, 69 (art. 13.3 d och skäl 13 b), 74, 79, 80, 87 (också i bilaga III punkt q) och 99.
- I princip: 16 (art. 3 c), 17 (art. 3 d), 22, 49 (art. 6 a), 64, 70, 88 (bilaga III punkt r), 83 och 92 (bilaga III m och n).

<sup>(1)</sup> Dok. 16261/03 ENER 362 CODEC 1858 (ännu ej offentliggjort i EUT).

<sup>(2)</sup> EUT C 120, 20.5.2005, s. 115.

<sup>(3)</sup> EUT C 318, 22.12.2004, s. 19.

<sup>(4)</sup> Dok. 9836/05 CODEC 472 ENER 93 (ännu ej offentliggjort i EUT).

<sup>(5)</sup> Gäller endast den tyska språkversionen.

Rådet avlog följande 60 ändringar: 2, 4, 5 och 10 (vilka hör samman), 6, 8, 9, 15, 18, 101, 20, 24–32, 34, 104, 107, 108, 38–41, 43–46, 51–55, 59–62, 65–68, 71, 72, 75, 77, 78, 81, 84, 85, 89, 91, 93–96, 109, av vilka ändringarna 4, 18, 20, 24–25, 53, 55, 59, 61–62, 67–68, 77, 81, 89, 91, 101 och 104 inte kunde godtas av kommissionen.

Flera av de viktiga ändringar som rådet inte kunde godta (framför allt ändringarna 29 och 39) går långt utöver bestämmelserna i kommissionens ursprungliga förslag. Samma bestämmelser ändrades av rådet i den gemensamma ståndpunkten. Den underliggande orsaken till att dessa viktiga ändringar avlogs anges därför i punkt 2 nedan.

- b) I kommissionens förslag har rådet infört ett flertal ändringar som anges nedan.

## 2. Särskilda anmärkningar

- a) Rådets huvudsakliga ändringar gäller målen i artiklarna 4 och 5:

- Artikel 4: I den gemensamma ståndpunkten anges ett *vägledande* mål på 6 % för det sjätte året av direktivets tillämpning (art. 4.1 och skäl 8a) i stället för obligatoriska mål; medlemsstaterna blir skyldiga att vidta åtgärder som skall bidra till att uppnå det vägledande målet (art. 4.1) och skall själva fastställa ett mellanliggande vägledande mål för det tredje årets tillämpning (art. 4.2).
- Artikel 5: Den gemensamma ståndpunkten innehåller inte längre något särskilt *högre* mål för den offentliga sektorn (art. 5.1). Den offentliga sektorn måste trots detta föregå med gott exempel och vidta en eller flera åtgärder (lagstiftningsinitiativ och/eller frivilliga överenskommelser eller andra arrangemang med motsvarande effekt<sup>(1)</sup>) för att förbättra energieffektiviteten, och medlemsstaterna skall övervaka resultaten i förhållande till de nationella vägledande sparmålen.

Rådet valde att göra målet vägledande (i stället för obligatoriskt, vilket kommissionen föreslagit) och inte ange något särskilt mål för den offentliga sektorn av följande skäl:

- Medlemsstaterna ansåg det olämpligt att göra det till en fråga för EG-domstolen bara för att det föreskrivna sparmålet inte hade uppnåtts; om till exempel en medlemsstat nådde "endast" 5 % sparande efter sex år, i stället för de stipulerade 6 %. Det framtida uppnåendet av målen är direkt kopplat till enskilda medborgares och företags "energikonsumtionsmönster" – vilket medlemsstaterna *syftar till att modifiera* genom de olika åtgärder som föreslås i utkastet till direktiv. Det slutliga resultatet av dessa åtgärder är dock inte helt förutsägbart och följaktligen inte möjligt att kontrollera för medlemsstaterna.
- Utgångspunkten när detta direktiv börjar genomföras varierar betydligt mellan medlemsstaterna, eftersom vissa medlemsstater redan har gjort avsevärda ansträngningar tidigare – till stora kostnader – och ofta inom den offentliga sektorn. Detta innebär att utrymmet för förbättringar varierar från en stat till en annan.
- Endast *kostnadseffektiva* åtgärder bör vidtas av medlemsstaterna (i linje med försäkringarna från kommissionen i dess motivering, och rådet lade därför till en bestämmelse om detta i artikel 4.1). Medlemsstaterna kommer att vilja vidta åtgärderna på det område där kostnadseffektiviteten är som störst, oberoende av om det är inom den offentliga eller den privata sektorn.

<sup>(1)</sup> Hänvisning till användning av frivilliga överenskommelser i skäl 13 i kommissionens förslag.

Dessutom har det nu införts ett *kommittéförfarande* (i artikel 16, i enlighet med ändringarna 76 och 99) vars huvudsakliga uppgift kommer att bli att ytterligare utveckla den beräkningsmetod som anges i bilagorna (med en bedömning av hur de båda beräkningsmetoderna top-down och bottom-up skall avvägas på lämpligt sätt) och anpassa den till den tekniska utvecklingen. Det har även införts bestämmelser som kommer att göra det möjligt att använda *frivilliga överenskommelser* som instrument för att bidra till att uppnå de vägledande målen.

b) Övriga förändringar

- Rådet har infört flera nya skäl (8a, 8b, 9a, 11a, 11b, 11c, 13b) och utökat de befintliga skälen 8 och 12.
- Artikel 1 andra strecksatsen: Lydelsen har ändrats något för att klargöra att detta direktiv syftar till att *skapa villkor* för att utveckla energitjänster, snarare än att *utveckla* en sådan marknad.
- Artikel 2: Denna artikel ändrades för att från tillämpningen undanta också delar av transportföretag som främst grundas på användning av bunkerolja för flyg och sjöfart (ett liknande undantag fanns också med i kommissionens förslag genom definitionen av "energi"), och vissa delar av de väpnade styrkorna.
- När det gäller definitionerna i artikel 3 har rådet försökt göra dem så tydliga, enhetliga och funktionella som möjligt, samtidigt som de anpassats till befintliga definitioner i övrig gemenskapslagstiftning i förekommande fall.
- I artikel 5 har ett inslag av flexibilitet införts genom att de mest kostnadseffektiva åtgärderna betonats och genom att en hänvisning införts till vilken förvaltningsnivå som är lämplig för en viss åtgärd. Förteckningen över riktlinjer för offentlig upphandling (som inte var obligatorisk i kommissionens förslag: "kan medlemsstaterna ...") i artikel 5.4 har dessutom flyttats till bilaga V. Detta gjordes för att inte utesluta *andra* kostnadseffektiva åtgärder som den offentliga sektorn skulle kunna vidta. Artikel 5.5 utgick eftersom den är onödig med tanke på kommissionens initiativrätt.
- Artikel 6 stuvades om; punkterna b och c gick upp i stycke 1, medan punkt a har skrivits om i stycke 2. Detta stycke 2 ger medlemsstaterna ett val mellan vilka olika skyldigheter som skall åläggas de företag som omfattas av denna artikel.
- Artikel 7: Denna artikel var extremt långtgående och potentiellt mycket kostsam att genomföra i sin ursprungliga form, eftersom den gjorde medlemsstaterna ansvariga för att se till att *alla* åtgärder för energieffektivitet skulle erbjudas alla kunder. I den gemensamma ståndpunkten syftar artikeln till att ge marknadsaktörerna optimal insyn och spridning av information om mekanismer för energieffektivitet samt om rättsliga och finansiella ramar.
- Artikel 8: Denna artikel i sin ursprungliga form gjorde medlemsstaterna ansvariga för att se

- till att behörighets-, ackrediterings- och/eller certifieringssystem skulle göras tillgängliga för alla de marknadsaktörer som tillhandahåller energitjänster. Artikeln anpassades så att
  - medlemsstaterna skall se till att sådana system finns tillgängliga *vid behov* – vilket gör det möjligt för medlemsstaterna att ta hänsyn till andra relevanta faktorer (till exempel ifrågasvarande marknads mognadsnivå, antalet marknadsaktörer och efterfrågan), innan dessa (kostsamma) system utvecklas.
  - I artikel 10 har en bestämmelse lagts till som på vissa villkor tillåter system och avgiftssystem i socialt syfte.
- Två stycken har lagts till i artikel 12:
  - I stycke 2 garanteras det att andra, mindre kostsamma besiktningsåtgärder får användas i vissa fall.
  - I stycke 3 specificeras det att lokaler som är certifierade i enlighet med direktivet om byggnaders energiprestanda skall anses ha uppfyllt besiktningskraven och dessutom att besiktningar till följd av system som grundas på frivilliga överenskommelser tillåts.
- Artikel 13 har anpassats för att göra det mer flexibelt och mindre kostsamt och för att kunna undvika onödigt höga förvaltningskostnader.
  - Kraven på rapportering i artikel 14 har strömlinjeformats och ändrats: i stycke 1 får kommissionen möjlighet att ta hänsyn till beräkningsmetoder som redan finns, och i stycke 2 föreskrivs nu att medlemsstaterna skall lämna en delrapport och en slutrapport.
  - En ny artikel 15 har lagts till, med specifikation av kommissionens uppgifter samt tidsplanen för utförandet av dem, i enlighet med kommittéförfarandet. Det föreskrivs också (tillsammans med de relevanta bestämmelserna i bilagorna I och IV) att kommissionen skall utveckla en beräkningsmetod som innefattar en procentsats för de bottom-up-beräkningar som medlemsstaterna skall använda från och med direktivets ikraftträdande (art. 15.2). Så snart som kommissionen har avslutat denna uppgift, skall den fortsätta arbetet för att avgöra om procentsatsen för bottom-up-beräkningarna ytterligare kan höjas, och väga in de faktorer som är relevanta ( art. 15.3). Om kommissionen alltså beslutar att procentsatsen för bottom-up-beräkningarna verkligen kan höjas, måste medlemsstaterna använda denna nya metod inom två år efter dagen för ikraftträdandet.
  - I artikel 18 ersätts den orealistiska tidsfristen 1 juni 2006 som kommissionen föreslagit med en tvåårsperiod för införlivandet. En sådan period gör det å ena sidan möjligt att fullfölja de normala lagstiftningsförfarandena på nationell nivå, och å andra sidan kan medlemsstaterna lämna information om de beräkningsmetoder som används till kommissionen, så att den kan ta hänsyn till dessa (helst inom sex månader, art. 14.1), kommissionen utveckla beräkningsmetoden (inom 18 månader, art. 15.2), medlemsstaterna beräkna de nationella vägledande sparmålen och förbereda tillämpningen av beräkningsmetoden i praktiken.
- I bilaga I återges nu den ändrade metoden för beräkningen av de nationella sparmålen. I punkt 3 ändrade rådet det datum som kommissionen föreslagit som absolut sista datum efter vilket, som en allmän regel, åtgärder kan beaktas vid beräkningen av de nationella besparingarna 1991-1995. Rådet behöll emellertid datumet för 1991 för användning i vissa fall. Denna bestämmelse behövs för de medlemsstater som under perioden 1991-1994 införde politiska instrument som fortfarande används i dag. Det garanterar dessutom att medlemsstater som redan tidigare har gjort betydande ansträngningar att förbättra energieffektiviteten inte behandlas orättvist i förhållande till medlemsstater som ännu inte har vidtagit åtgärder i liknande omfattning.
- I den gemensamma ståndpunkten klargörs det i bilaga III att förteckningen innehåller *exempel* på lämpliga åtgärder och att den inte är av begränsande art. Flera av exemplen i förteckningen ändrades dessutom.

- I bilaga IV lade rådet till detaljer för att beskriva metoderna för top-down- och bottom-up-beräkningar (punkt 1.1), en förteckning över harmoniserade livslängder för åtgärder för förbättrad energieffektivitet i bottom-up-beräkningar (punkt 4) och bestämmelser i samband med multiplikatoreffekter och när man räknar två gånger (punkt 5).

#### IV. SLUTSATS

Båda institutionerna har meddelat att de stöder det allmänna syftet i kommissionens förslag. Båda är överens om att unionen bör börja ta vara på de möjligheter som erbjuds genom potentiella energibesparingar och ytterligare utveckla marknaden för energieffektiva tjänster och produkter så snart som möjligt. I detta sammanhang anser rådet att dess gemensamma ståndpunkt väl uppfyller de huvudsakliga målen i kommissionens förslag.

---