

Euroopan unionin virallinen lehti

C 275 E

48. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

8. marraskuuta 2005

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

I Tiedonantoja

Neuvosto

2005/C 275 E/01

Neuvoston 6 päivänä syyskuuta 2005 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 33/2005 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta 1

2005/C 275 E/02

Neuvoston 23 päivänä syyskuuta 2005 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 34/2005 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi energian loppukäytön tehokkuudesta ja energiapalveluista sekä neuvoston direktiivin 93/76/ETY kumoamisesta 19

FI

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 6 päivänä syyskuuta 2005 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 33/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/.../EY antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta

(2005/C 275 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI ja EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta antaman direktiivin 1999/62/EY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 7 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁽⁴⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisten kilpailun vääristymien poistaminen, sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ja kilpailukyvyn parantaminen edellyttävät

oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurin käyttöön liittyvien kustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta. Tietty yhdenmukaistamisen taso on jo saavutettu direktiivillä 1999/62/EY.

- (2) Tieinfrastruktuurin käytön tasapuolisempi hinnoittelu on olennaisen tärkeää kestävien liikenneolosuhteiden tukemiseksi yhteisössä. Tavoitteena oleva nykyisen tieverkon optimaalinen käyttö ja sen kielteisten vaikutusten huomattava vähentäminen olisi kestävä talouskasvun ja sisämarkkinoiden toimivuuden takaamiseksi toteutettava asettamatta lisärasitusta liikenteenharjoittajille.

- (3) Komissio ilmoitti valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” antavansa ehdotuksen direktiiviksi tieinfrastruktuurien käyttömaksuista. Euroopan parlamentti vahvisti infrastruktuurien käyttömaksujen tarpeellisuuden 12 päivänä helmikuuta 2003 valkoisen kirjan päätelmistä antamassaan päätöslauselmassa. Göteborgissa 15 päivänä kesäkuuta 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto kiinnitti erityistä huomiota kestäviin liikenneolosuhteisiin ja Kööpenhaminassa 12 ja 13 päivänä joulukuuta 2002 kokoontunut Eurooppa-neuvosto sekä Brysselissä 20 ja 21 päivänä maaliskuuta 2003 kokoontunut Eurooppa-neuvosto suhtautuivat nekin myönteisesti komission aikomukseen antaa ehdotus uudeksi eurovinjettidirektiiviksi.

- (4) Direktiivin 1999/62/EY mukaan tietullien määrittelyssä on otettava huomioon infrastruktuurin rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannukset. Tarvitaan erityinen säännös sen varmistamiseksi, mitkä rakennuskustannukset voidaan ottaa huomioon.

⁽¹⁾ EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

⁽²⁾ EUVL C 241, 28.9.2004, s. 58.

⁽³⁾ EUVL C 109, 30.4.2004, s. 14.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 20. huhtikuuta 2004 (EUVL C 104 E, 30.4.2004, s. 372), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 6. syyskuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

- (5) Kansainväliset maantiekuljetukset keskittyvät Euroopan laajuiseen tieverkkoon. Myös sisämarkkinoiden moitteeton toiminta on olennaisen tärkeää kaupallisille kuljetuksille. Siksi yhteisön kehyksen olisi katettava kaupalliset kuljetukset Euroopan laajuisessa tieverkossa, sellaisena kuin se on määritelty yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY⁽¹⁾. Jäsenvaltioiden olisi toissijaisuusperiaatteen mukaisesti voitava edelleen soveltaa perustamissopimusta noudattaen tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla kuin Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvilla teillä.
- (6) Tietullijärjestelmän täytäntöönpanon kustannustehokkuuteen liittyvistä syistä pääsyräjoitukset, joilla perittyjä tietulleja valvotaan, eivät välttämättä koske koko sitä infrastruktuuria, johon tietulli kohdistuu. Jäsenvaltiot voivat päättää panna tämän direktiivin täytäntöön perimällä tietulleja vain tietyssä infrastruktuurin kohdassa, johon tietulli kohdistuu.
- (7) Tietullien on perustuttava infrastruktuurikulujen korvaamisen periaatteelle. Mikäli tällaiset infrastruktuurit on yhteisrahoitettu Euroopan unionin yleisestä talousarviosta, yhteisön varoista suoritettua osuutta ei pitäisi kattaa tulleilla, ellei asiaankuuluviin yhteisön välineissä ole erityisiä säännöksiä, joissa otetaan huomioon tietulleista vastaisuudessa saatavat tulot vahvistettaessa yhteisön yhteisrahoituksen määrää.
- (8) Yksi tietullijärjestelmän tärkeä osatekijä on, että käyttäjät voivat vaikuttaa maksamiensa tietullien suuruuteen valitsemalla vähiten saastuttavia ajoneuvoja ja vähemmän ruuhkaisia ajankohtia tai reittejä. Tästä syystä jäsenvaltioiden olisi voitava eriyttää tietullit ajoneuvotyyppin päästöluokan (EURO-luokitus) ja sen teille aiheutuvien vahinkojen, paikan, ajankohdan ja ruuhkautumisasteen mukaan. Tällaisen tietullien tason porrastamisen olisi oltava oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen.
- (9) Tieinfrastruktuurin käyttöä koskevassa kaupallisessa hinnoittelussa, josta ei säädetä tässä direktiivissä, olisi noudatettava perustamissopimuksen sääntöjä.
- (10) Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmän, määräämästä asianmukaista korvausta näistä maksuista, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamista. Korvaukset eivät saisi johtaa kilpailun vääristymiin sisämarkkinoilla, ja niiden olisi oltava yhteisön oikeuden asiaankuuluvien säännösten mukaisia, erityisesti direktiivin 1999/62/EY liitteessä I esitettyjen ajoneuvoverojen vähimmäismäärien ja energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY⁽²⁾ mukaisia.
- (11) Kun jäsenvaltiot kantavat tietulleja tai käyttäjämaksuja teiden käytöstä Euroopan laajuisella tieliikenneverkolla, teille, joiden käytöstä veroja ja maksuja kannetaan, olisi annettava asianmukainen etusija jäsenvaltioiden kunnossapitosuunnitelmissa.
- (12) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä Alppien ja Pyreneiden kaltaisiin vuoristoseutuihin. Uusien suurten infrastruktuurihankkeiden käynnistäminen on usein epäonnistunut, koska tarvittavia poikkeuksellisen suuria rahoitusvaroja ei ole saatavilla. Tällaisilla alueilla käyttäjät voivat sen takia joutua maksamaan korotettuja maksuja sellaisten olennaisen tärkeiden hankkeiden rahoittamiseksi, joilla on erittäin suuri merkitys Euroopan tasolla ja jotka voivat tarvittaessa koskea jotain toista liikenne- muotoa samassa liikennekäytävässä. Maksun suuruuden olisi oltava yhteydessä hankkeen rahoitustarpeisiin. Sen olisi myös oltava yhteydessä tietullien perustasoon, jotta vältetään keinotekoisesti korotettujen maksujen perintä tietyssä liikennekäytävässä, sillä tämä saattaisi johtaa liikenteen siirtymiseen muihin liikennekäytäviin ja tätä kautta paikallisiin ruuhkautumisongelmiin ja verkkojen tehottomaan käyttöön.
- (13) Maksut eivät saisi olla syrjiviä eikä niiden keräämisestä saisi aiheutua liiallisia muodollisuuksia tai esteitä sisärajoilla. Sen vuoksi olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet satunnaisten käyttäjien maksujen helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tietullit ja/tai käyttäjämaksut kerätään käyttäen yksinomaan menetelmää, joka edellyttää sähköisen maksulaiteen (ajoneuvoon asennettu laite) käyttöä.
- (14) Infrastruktuurien käyttömaksujärjestelmien johdonmukaisen ja yhdenmukaistetun soveltamisen varmistamiseksi kustannukset olisi uusien tietullijärjestelyjen yhteydessä laskettava tiettyjen perusperiaatteiden mukaisesti tai vahvistettava tasolle, joka ei ylitä näitä periaatteita soveltamalla saatavaa tasoa. Näitä vaatimuksia ei sovelleta olemassa oleviin järjestelyihin, ellei niitä muuteta merkittävästi vastaisuudessa. Tällaisiin merkittäviin muutoksiin kuuluisivat tietullijärjestelmän alkuperäisten ehtojen ja edellytysten merkittävät muutokset muuttamalla tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtyä sopimusta, mutta niihin eivät kuuluisi alkuperäisessä suunnitelmassa esitetyt muutokset. Jos kyseessä ovat käyttöoikeussopimukset, merkittävä muutos voitaisiin toteuttaa

⁽¹⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁾ EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/75/EY (EUVL L 157, 30.4.2004, s. 100).

julkisen hankintamenettelyn mukaisesti. Avoimuuden saavuttaminen siten, ettei aiheuteta esteitä markkinatalouden ja julkisen ja yksityisen sektorin yhteenliittymien toiminnalle edellyttäisi, että jäsenvaltioiden olisi myös ilmoitettava komissiolle, jotta tämä voisi antaa lausuntonsa, yksikköarvot ja muut parametrit, joita ne aikovat soveltaa tiemaksujen erilaisten kustannustekijöiden laskennassa tai käyttöoikeussopimusten osalta asianmukainen sopimus ja perustapaus. Komission antamat lausunnot ennen uusien tietullijärjestelmien käyttöön ottoa jäsenvaltioissa eivät millään tavoin rajoita perustamissopimuksen mukaista komission velvoitetta huolehtia yhteisön oikeuden soveltamisesta.

- (15) Tieinfrastruktuurien käyttömaksujärjestelmän kehittäminen edellyttää vielä tekniikan kehittymistä. Olisi vahvistettava menettely, jonka avulla komissio voi mukauttaa direktiivin 1999/62/EY vaatimuksia tekniikan kehitykseen ja kuulla tätä varten jäsenvaltioita.
- (16) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (17) Tämän direktiivin tavoitetta, eli tieinfrastruktuurien tietulleihin ja käyttäjämaksuihin sovellettavien ehtojen yhdenmukaistamista, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden omin toimin, vaan ne voidaan sen yhteisöluottavuuden vuoksi ja liikenteen sisämarkkinoiden turvaamiseksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa esitetyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (18) Direktiiviä 1999/62/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) 'Euroopan laajuisella tieverkolla' yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY (*) liitteessä I olevassa 2 jaksossa määriteltyä ja kartoin kuvattua tieverkkoa. Kartat viittaavat kyseisen päätöksen artiklaosassa ja/tai liitteessä II tarkoitettuihin vastaaviin jaksoihin;

(*) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1)."

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

"aa) 'rakennuskustannuksilla' rakentamiseen liittyviä kustannuksia, mukaan luettuina tarvittaessa rahoituskustannukset, jotka koskevat

— uusia infrastruktuureja tai uusia infrastruktuuriparannuksia (myös merkittäviä rakenteellisia kunnostuksia), tai

— korkeintaan 30 vuotta ennen ... (*) valmistuneita infrastruktuureja tai infrastruktuuriparannuksia (myös merkittäviä rakenteellisia kunnostuksia), jos tietullijärjestelyt ovat ... (*) jo käytössä, tai korkeintaan 30 vuotta ennen uusien ... (*) jälkeen käyttöön otettujen tietullijärjestelyjen vahvistamista valmistuneita infrastruktuureja tai infrastruktuuriparannuksia; ennen edellä mainittuja aikoja valmistuneiden infrastruktuurien ja infrastruktuuriparannusten kustannuksia voidaan pitää rakennuskustannuksina, jos

i) jäsenvaltio on ottanut käyttöön tietullijärjestelmän, jossa määrätään näiden kustannusten korvaamisesta tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtävän sopimuksen tai muiden vaikutukseltaan yhtäläisten säästöjen nojalla, jotka tulevat voimaan ennen ... (*), tai

ii) jäsenvaltio voi osoittaa, että kyseisen infrastruktuurin rakentaminen riippui siitä, että sille suunniteltu käyttöikä ylitti 30 vuotta.

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

Joka tapauksessa rakennuskustannuksista huomioon otettava osuus ei saa ylittää osuutta, joka infrastruktuurin osien nykyisestä suunnitellusta käyttöiästä on jäljellä ... (*) tai päivänä, jona uudet tietullijärjestelyt otetaan käyttöön, jos se on myöhempi ajankohta.

Infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin hallinto on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojele pilaantumiselta;

ab) 'rahoituskustannuksilla' lainojen korkoja ja/tai osakkeenomistajien rahoittamien pääomasijoitusten tuottoja;

ac) 'merkittävällä rakenteellisilla kunnostuksilla' rakenteellisia kunnostuksia, joihin eivät kuulu sellaiset kustannukset, joista ei enää ole mitään yleistä hyötyä tien käyttäjille, esim. jos kunnostustyö on korvattu uudella tien pinnoituksella tai muulla rakennustyöllä;"

c) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) 'tietullilla' tiettyä summaa, joka on maksettava siitä, että ajoneuvolla kuljetaan tietynpituinen matka käyttäen 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja; määrän on perustuttava kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyyppiin;"

d) lisätään alakohta seuraavasti:

"(ba) 'painotetulla keskimääräisellä tietullilla' tietulleista tietyllä ajanjaksolla saatuja kokonaistuloja jaettuna tietyssä tieverkossa, johon tietulleja sovelletaan kyseisellä ajanjaksolla, ajettujen kilometrien määrällä; sekä tulot että ajatut kilometrit lasketaan niiden ajoneuvojen mukaan, joihin tietullia sovelletaan;"

e) korvataan c, d, e ja f alakohta seuraavasti:

"c) 'käyttäjämaksulla' tiettyä summaa, jonka maksaminen oikeuttaa ajoneuvon käyttämään tietyn ajan 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja;

d) 'ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa tai auton ja puoliperävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu tai jota käytetään ainoastaan tavarankuljetukseen maanteilla ja jonka suurin sallittu kokonaispaino lastattuna on yli 3,5 tonnia;

e) 'EURO 0 -ajoneuvolla', 'EURO I -ajoneuvolla', 'EURO II -ajoneuvolla', 'EURO III -ajoneuvolla',

'EURO IV -ajoneuvolla', 'EURO V -ajoneuvolla' ja 'EYA-ajoneuvolla' tämän direktiivin liitteessä 0 esitettyjen päästörajojen mukaisia ajoneuvoja;

f) 'ajoneuvotyyppillä' ajoneuvoluokkaa, johon ajoneuvo kuuluu sen akselien lukumäärän mukaan, sen mittojen tai painon mukaan taikka muun ajoneuvon tielle aiheuttamia vahinkoja kuvaavan luokituksen, esimerkiksi liitteessä IV esitetyn tievahinkoluokituksen mukaan, edellyttäen että käytetty luokitusjärjestelmä perustuu ajoneuvon ominaisuuksiin, jotka joko esitetään kaikissa jäsenvaltioissa käytössä olevissa ajoneuvoa koskeissa asiakirjoissa tai ovat silmin havaittavia."

f) lisätään alakohdat seuraavasti:

"g) 'käyttöoikeussopimuksella' 'julkista käyttöoikeusurakkaa' tai 'palveluja koskevaa käyttöoikeussopimusta', siten kuin ne on määriteltä julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY (*) 1 artiklassa.

h) 'käyttöoikeusmaksulla' maksua, jonka käyttöoikeusurakan saaja perii käyttöoikeussopimuksen mukaisesti.

(*) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1874/2004 (EUVL L 326, 29.10.2004, s. 17)."

2) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1, 2, 3 ja 4 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltiot voivat säilyttää tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut Euroopan laajuisella tieliikenneverkolla tai sen osilla ainoastaan 2–12 kohdassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Tämä ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta periä tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja perustamissopimuksessa noudattaen muilla kuin Euroopan laajuisen tieliikenneverkkoon kuuluvilla teillä tai muun tyyppisiltä moottoriajoneuvoilta kuin Euroopan laajuisen tieliikenneverkkoon liittyvän määrätelmän mukaisilta ajoneuvoilta.

2. Jäsenvaltiot voivat päättää pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja, joita sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia. Tämän direktiivin säännöksiä sovelletaan, jos jäsenvaltio päättää soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja tätä painorajaa kevyempiin ajoneuvoihin.

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

3. Tietullia ja käyttäjämaksua ei saa kantaa miltään tietyltä ajoneuvoluokalta yhtä aikaa yksittäisen tietosuuden käytöstä. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin kantaa tietulleja sellaisissa tieverkoissa, joissa kannetaan myös käyttäjämaksuja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

4. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan tai välillisesti syrjiviä etenkin liikenteenharjoittajan kansallisuudesta, liikenteenharjoittajan sijoittautumisesta tai -paikasta tai ajoneuvon rekisteröintimaasta tai -paikasta tai kuljetuksen alkuperästä tai määräpaikasta johtuvien perusteiden.”

b) lisätään kohdat seuraavasti:

”4 a. Jäsenvaltiot voivat myös määrätä tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta tai tietullin tai käyttäjämaksun maksuvelvoitetta koskevista vapautuksista niiden ajoneuvojen osalta, jotka on tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (*) nojalla vapautettu valvontalaitteiden asentamis- ja käyttövelvoitteesta, sekä tapauksissa, jotka kuuluvat tämän direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, mainituissa kohdissa säädetyin edellytyksin.

4 b. Koska maksurakenteista, joihin kuuluu tietulleista vakituksille käyttäjille myönnettäviä vähennyksiä tai alennuksia, voi seurata infrastruktuurin hallinnon hallintomenojen todellisia säästöjä, jäsenvaltio voi säätää tällaisista vähennyksistä tai alennuksista edellyttäen, että

- ne täyttävät 7 artiklan 10 kohdan a alakohdan mukaiset edellytykset,
- ne noudattavat perustamissopimusta, erityisesti sen 12, 49, 86 ja 87 artiklaa,
- ne eivät vääristä kilpailua sisämarkkinoilla,
- tuloksena oleva maksurakenne on lineaarinen, suhteellinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin, eikä se aiheuta muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa.

Joka tapauksessa tällaiset vähennykset tai alennukset voivat olla enintään 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta tietullista, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.

4 c. Kaikista vähennyksistä tai alennuksista koskevista järjestelmistä on ilmoitettava komissiolle, joka varmistaa 4 a ja 4 b kohdan mukaisten edellytysten noudattamisen ja hyväksyy järjestelmät 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

(*) EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 432/2004 (EUVL L 71, 10.3.2004, s. 3).”

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Tietullien ja/tai käyttäjämaksujen keruuta koskevat järjestelyt eivät saisi taloudellisesti tai muutoin asettaa tieliikenneverkon satunnaisia käyttäjä perusteetomasti epäedulliseen asemaan. Erityisesti jos jäsenvaltio kerää tietullit ja/tai käyttäjämaksut yksinomaan sellaisen järjestelmän avulla, joka edellyttää ajoneuvon asennettua laitetta, sen on asetettava asianmukaiset ajoneuvon asennettavat laitteet saataville kohtuullisin hallinnollisin ja taloudellisin järjestelyin.”

d) poistetaan 7 kohdan toinen ja kolmas alakohhta;

e) korvataan 9 ja 10 kohta seuraavasti:

”9. Tietullien on perustuttava yksinomaan infrastruktuurikulujen korvaamisen periaatteeseen. Painotettujen keskimääräisten tietullien on erityisesti perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksiin. Painotettuihin keskimääräisiin tietulleihin voidaan sisällyttää myös pääoman tuotto tai markkinatilanteeseen perustuva voittomarginaali.

10. a) Jäsenvaltiot voivat porrastaa tietullit seuraavista syistä: ympäristövahinkojen torjunta, ruuhkien torjunta, infrastruktuurin vahingoittumisen minimointi, asianomaisen infrastruktuurin käytön optimointi tai tieturvallisuuden edistäminen, sanotun kuitenkin vaikuttamatta 9 kohdassa tarkoitettuun painotettuun keskimääräiseen tietulliin, edellyttäen että porrastus

- on oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen,
- on avointa ja syrjimätöntä, erityisesti liikenteenharjoittajan kansallisuuteen, liikenteenharjoittajan sijoittautumismaahan tai -paikkaan tai ajoneuvon rekisteröintimaahan tai -paikkaan ja kuljetuksen alkuperään tai määräpaikkaan nähden,
- ei ole tarkoitettu tuottamaan ylimääräistä tietullituloa, ja mahdollinen tulojen suunnitteleman kasvu (joka johtaa painotettuihin keskimääräisiin tietulleihin, jotka eivät ole 9 kohdan mukaisia) on tasattava vaihtelun rakenteeseen tehtävillä muutoksilla, jotka on toteutettava kahden vuoden kuluessa sen tilivuoden päättymisestä, jonka aikana ylimääräinen tulo on syntynyt, ja
- noudattaa vaihtelulle b alakohdassa vahvistettuja enimmäisrajoja.

b) Ottaen huomioon a alakohdassa asetetut edellytykset tietullien määrät voidaan porrastaa

— liitteessä 0 esitetyn EURO-päästöluokan mukaan, edellyttäen ettei perittävä tietulli ole yli 100 prosenttia korkeampi kuin vastavilta kaikkein ankarimmat päästönormit täyttäviltä ajoneuvoilta perittävä tietulli; ja/ tai

— vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuorokaudenajan mukaan edellyttäen,

i) etteivät mitkään tietullit ole yli 100 prosenttia korkeampia kuin vuorokauden, viikonpäivän tai vuorokaudenajan halvimpana aikana kannettavat tietullit, tai

(ii) mikäli halvin aika on tullitonta, kaikkein kalleimman vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuorokaudenajan aiheuttama maksu ei ole yli 50 prosenttia korkeampi kuin asianomaiseen ajoneuvoon muussa tapauksessa sovellettava tietulli.

c) Ottaen huomioon a alakohdassa asetetut edellytykset tietullien määrät voivat poikkeustapauksissa Euroopalle tärkeiden hankkeiden osalta vaihdella muulla tavoin kyseisten hankkeiden kaupallisen elinkelpoisuuden turvaamiseksi silloin kun niihin kohdistuu suora kilpailu muiden ajoneuvokuljetusmuotojen kanssa. Näin muodostuvan hinnoittelurakenteen on oltava lineaarinen, suhteellinen, julkinen ja sen on oltava kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin eikä se saa johtaa siihen, että lisäkustannukset siirretään muiden käyttäjien maksettaviksi korkeampina tietulleina. Komissio tarkistaa, että tämän kohdan ehdot on täytetty ennen kuin kyseinen hinnoittelurakenne pannaan täytäntöön.”

f) lisätään kohdat seuraavasti:

”11. Poikkeuksellisissa tapauksissa vuoristoalueiden infrastruktuurin osalta ja kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, voidaan korottaa sellaisia erityisiä tienosuksia koskevia tietulleja, joilla

a) esiintyy äkillisiä ruuhkia, jotka haittaavat ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta, tai

b) ajoneuvojen tienkäyttö aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja,

edellyttäen että

— korotuksesta saadut tulot investoidaan päätöksen N:o 844/2004/EY liitteessä III luetteloiuihin eurooppalaisen edun kannalta ensisijaisiin hankkeisiin, jotka edistävät suoraan kyseisen ruuhkautumisen tai ympäristövahingon lievittämistä ja jotka sijaitsevat samassa liikennekäytävässä kuin tienosuus, johon korotusta sovelletaan,

— korotus, jota voidaan soveltaa 10 kohdan mukaisesti porrastettuihin tietullimaksuihin, on enintään 15 prosenttia 9 kohdan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä tietullista, paitsi tapauksissa, joissa saadut tulot investoidaan eurooppalaisen edun kannalta ensisijaisien hankkeiden rajat ylittävälle osuiksille, joihin sisältyy infrastruktuuria vuoristoalueilla, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia,

— korotuksen soveltaminen ei johda kaupallisen liikenteen epäoikeudenmukaiseen kohteluun muihin tienkäyttäjiin verrattuna,

— sen infrastruktuurin rahoitussuunnitelma, johon korotusta sovelletaan, sekä uuden infrastruktuurin kustannus-hyötyanalyysi toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista,

— ajanjakso, jona korotusta sovelletaan, määritellään ja rajoitetaan ennakolta, ja se on toimitetuissa rahoitussuunnitelmissa ja kustannus-hyötyanalyysissä esitettyjen tulo-odotusten mukainen.

Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava tämän säännöksen soveltamisesta uusiin rajat ylittäviin hankkeisiin.

Kun komissio vastaanottaa korotuksen toteuttamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta rahoitussuunnitelmat, se toimittaa nämä tiedot 9 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä tässä kohdassa vahvistettuja vaatimuksia tai jos se katsoo, että suunnitellulla korotuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäisten alueiden talouskehitykselle, se voi hylätä kyseisen jäsenvaltion esittämät maksusuunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

12. Jos kuljettaja ei tarkastuksessa pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan tämän artiklan 10 kohdan b alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettujen tietojen varmistamiseksi eikä ajoneuvotyyppiä koskevia asiakirjoja, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja.”

3) Lisätään artikla seuraavasti:

”7 a artikla

1. Määrittäessään kyseiselle infrastruktuuriverkolle tai verkon selkeästi määritellylle osalle painotetun keskimääräisen tietullin määrää jäsenvaltioiden on otettava huomioon erilaiset 7 artiklan 9 kohdassa esitetyt kustannukset. Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai sen osaan, jolta tietullia peritään, ja ajoneuvoihin, joilta tietullia peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää, etteivät ne kata näitä kustannuksia tietullituloilla tai että ne kattavat kustannuksista vain tietyn prosenttiosuuden.

2. Tietullit määritetään 7 artiklan ja tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3. Uusien jäsenvaltioissa ... (*) jälkeen käyttöön otettavien, muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta jäsenvaltioiden on käytettävä kustannusten laskentaan liitteessä III esitettyihin peruslaskentaperiaatteisiin perustuvaa menetelmää.

Uusien käyttöoikeusmaksujen osalta, jotka on otettu käyttöön ... (*) jälkeen, tietullien enimmäistason on oltava samansuuruinen tai alempi kuin olisi saatu käyttämällä liitteessä III esitettyihin peruslaskentaperiaatteisiin perustuvaa menetelmää. Tason vastaavuuden arviointi on tehtävä käyttöoikeussopimuksen luonteeseen sopivan, riittävän pitkän viiteajanjakson perusteella.

Tässä kohdassa tarkoitetut velvoitteet eivät koske tietullijärjestelyjä, jotka ovat jo käytössä ... (*) tai joiden osalta tarjouksia tai vastauksia pyyntöihin käydä neuvotteluja neuvottelumenettelyn puitteissa on vastaanotettu julkisen hankintaprosessin perusteella ennen ... (*), niin kauan kuin kyseiset järjestelyt pysyvät voimassa ja edellyttäen, ettei niitä merkittävästi muuteta.

4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään neljä kuukautta ennen uuden tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa

a) muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— yksikköarvot ja muut parametrit, joita ne soveltavat eri kustannustekijöiden laskennassa, sekä

— selkeät tiedot tietullijärjestelmänsä piiriin kuuluvista ajoneuvoista ja verkon tai sen osan maantieteellisestä ulottuvuudesta, jota ne käyttävät kuhunkin kustannuslaskentaan, sekä prosenttiosuus kustannuksista, jonka ne haluavat kattaa;

b) käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— käyttöoikeussopimukset tai tällaisiin sopimuksiin tehdyt merkittävät muutokset,

— perustapaus, jonka perusteella luvan myöntäjä on laatinut direktiivin 2004/18/EY liitteessä VII B tarkoitetun käyttöoikeutta koskevan ilmoituksen; perustapauksen on sisällettävä käyttöoikeuden mukainen 7 artiklan 9 kohdassa määritelty kustannusarvio, ennustettu liikenne ajoneuvotyyppien mukaan jaoteltuna, suunnitellut tietullien tasot sekä käyttöoikeussopimuksen piiriin kuuluvan verkon maantieteellinen laajuus.

5. Tapauksissa, joihin liittyy 3 kohdan mukaisia velvoitteita, komission on neljän kuukauden kuluttua siitä, kun se on vastaanottanut 4 kohdassa tarkoitetut tiedot annettava lausunto siitä, onko velvoitteet täytetty.

Komission lausunnot saatetaan 9 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean käyttöön.

6. Jos jäsenvaltio haluaa soveltaa 7 artiklan 11 kohdan säännöksiä ... (*) jo käytössä olevien tietullijärjestelyjen osalta, kyseisen jäsenvaltion on toimitettava tiedot, jotka osoittavat, että kyseiseen infrastruktuuriin sovellettava keskimääräinen painotettu tietulli on 2 artiklan aa kohdan, 7 artiklan 9 kohdan ja 7 artiklan 10 kohdan mukainen.”

4) Korvataan 8 artiklan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) Yhteisen käyttäjämaksun maksamalla on päästävä kunkin järjestelmään osallistuvan jäsenvaltion 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti määrittelemään tieverkkoon;”

5) Lisätään artikla seuraavasti:

”8 a artikla

Kunkin jäsenvaltion on valvottava tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmää sen varmistamiseksi, että se toimii avoimella ja syrjimättömällä tavalla.”

6) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”d) vakuutusveroja.”

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltioiden on päätettävä toissijaisuusperiaatteen mukaisesti tieinfrastruktuurin käytöstä suoritettavista maksuista saatavien tulojen käytöstä. Jotta varmistettaisiin koko liikenneverkon kehitys, maksuista saatavat tulot olisi käytettävä liikennesektorin hyödyksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseksi.”

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

7) Lisätään artikkelit seuraavasti:

"9 a artikla

Jäsenvaltioiden on toteutettava riittävä valvonta ja säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavasta seuraamusjärjestelmästä sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

9 b artikla

Komissio edistää jäsenvaltioiden välistä vuoropuhelua ja teknisen taitotiedon vaihtoa tämän direktiivin ja erityisesti liitteen III täytäntöönpanon osalta. Komissio ajantasaistaa ja selvittää liitteitä 0, III ja IV teknisen kehityksen perusteella ja liitteitä I ja II inflaation perusteella 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

9 c artikla

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä."

8) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

"11 artikla

Komissio antaa ... (*) Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista ottaen huomioon tekniikan kehityksen ja liikennetiheyden kehityssuuntauksen. Kertomuksessa komissio arvioi direktiivin vaikutuksia sisämarkkinoihin, myös yhteisön saarialueilla, erillisalueilla ja syrjäseutualueilla, alan investointitasoon ja kestävän liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamiseen.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotukset Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin tarkistamiseksi.

Jäsenvaltioiden on toimitettava tarvittavat tiedot komissiolle viimeistään ... (**)."

9) Korvataan liitteessä II oleva, vuosittaisten käyttäjämaksujen määrää koskeva taulukko seuraavasti:

	"Enintään kolme akselia	Vähintään neljä akselia
EURO 0 ja EURO I	1 020	1 648

	"Enintään kolme akselia	Vähintään neljä akselia
EURO II ja EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V ja EYA	797	1 329"

10) Korvataan liitteen II viimeinen virke seuraavasti:

"Päiväkohtainen käyttäjämaksu on määrältään 11 euroa kaikissa ajoneuvoluokissa."

11) Lisätään direktiiviin liite 0, joka on tämän direktiivin liitteenä I.

12) Lisätään direktiiviin liite III, joka on tämän direktiivin liitteenä II.

13) Lisätään direktiiviin liite IV, joka on tämän direktiivin liitteenä III.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämä direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... (*). Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle ja toimitettava sille myös annettujen kansallisten säännösten ja tämän direktiivin säännösten välinen vastaavuustaulukko.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

(*) Viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(**) 54 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE I

”LIITE O

PÄÄSTÖRAJAT

1. EURO 0 -ajoneuvo

Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. EURO I- ja EURO II -ajoneuvot

	Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NOx) g/kWh	Hiukkasten massa (PT) g/kWh
EURO I -ajoneuvo	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
EURO II -ajoneuvo	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Teholtaan enintään 85 kW:n moottoreiden hiukkaspäästöjen raja-arvoon sovelletaan kerrointa 1,7.

3. EURO III-, EURO IV-, EURO V- ja EYA-ajoneuvot

Hiilimonoksidin, kaikkien hiilivetyjen, typen oksidien ja hiukkasten ESC-testissä määritetyt massat sekä ELR-testissä määritetty savun tiheys eivät saa ylittää seuraavia arvoja ⁽¹⁾:

	Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NOx) g/kWh	Hiukkasten massa (PT) g/kWh	Savu m ⁻¹
EURO III -ajoneuvo	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
EURO IV -ajoneuvo	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V -ajoneuvo	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EYA-ajoneuvo	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Testisyklillä tarkoitetaan useiden testipisteiden, joille kullekin on määritetty nopeus ja vääntömomentti, muodostamaa jaksoa; moottorin on noudatettava määritettyä nopeutta ja vääntömomenttia joko tasaisella nopeudella (ESC-testi) tai vaihtuvissa käyttöolosuhteissa (ETC- ja ELR-testit).

⁽²⁾ 0,13 moottoreilla, joiden iskutilavuus sylinteriä kohti on alle 0,7 dm³ ja joiden nimellistehon kierrosnopeus on yli 3 000 min⁻¹.

4. Ajoneuvojen uusia päästöluokkia, siten kuin ne on määritelty direktiivissä 88/77/ETY, ja niihin myöhemmin tehtäviä muutoksia voidaan harkita.”

LIITE II

"LIITE III

KUSTANNUSTEN JAKAMISEN JA TIETULLIEN LASKENNAN PERUSPERIAATTEET

Tässä liitteessä säädetään painotettujen keskimääräisten tietullien laskennan perusperiaatteet 7 artiklan 9 kohtaa vastaavasti. Velvoite suhteuttaa tietullit kustannuksiin ei vaikuta jäsenvaltioiden vapauteen päättää 7 a artiklan 1 kohdan mukaisesti olla kattamatta kustannuksia kokonaisuudessaan tietullituloilla eikä vapauteen vaihdella 7 artiklan 10 kohdan mukaisesti erityisten tietullien määriä keskiarvosta. ⁽¹⁾

Periaatteiden soveltamisen on oltava täysin yhteisön oikeuden voimassa olevien velvoitteiden mukaista, erityisesti velvoitteen tehdä käyttöoikeussopimukset julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annetun neuvoston direktiivin 2004/18/EY ja muiden julkisia hankintoja koskevien yhteisön välineiden mukaisesti.

Kun jäsenvaltio aloittaa neuvottelut yhden tai useamman kolmannen osapuolen kanssa tehdäkseen käyttöoikeussopimuksen infrastruktuurinsa osan rakentamisesta tai toiminnasta, tai ryhtyy tätä tarkoitusta varten vastaavanlaiseseen järjestykseen, joka perustuu kansalliseen lainsäädäntöön tai jäsenvaltion hallituksen tekemään sopimukseen, näiden periaatteiden noudattaminen arvioidaan neuvottelujen tulosten perusteella.

1. Verkon ja siihen kuuluvien ajoneuvojen määritelmä

- Jos yhtä ainoaa tietullijärjestelmää ei sovelleta koko Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon, jäsenvaltion on erityisesti täsmennettävä verkon osa, johon (tai verkon osat, joihin) tietullijärjestelmää sovelletaan, sekä ajoneuvojen luokittelujärjestelmä, jota se käyttää tietullien porrastamista varten. Jäsenvaltioiden on myös tarkennettava, aikovatko ne laajentaa tietullijärjestelmää niin, että siihen kuuluvat myös alle 12 tonnia painavat ajoneuvot.
- Jos jäsenvaltio päättää kustannusten kattamisen osalta soveltaa erilaista politiikkaa verkon eri osissa (mikä on mahdollista 7 a artiklan 1 kohdan nojalla), kustakin selkeästi määritetystä verkon osasta on tehtävä erillinen kustannuslaskenta. Jäsenvaltio voi päättää jakaa verkkonsa useisiin selvästi määritettyihin osiin luodakseen erillisiä vastaavanlaisia käyttöoikeusjärjestelyjä kutakin osaa varten.

2. Infrastruktuurikustannukset**2.1 Investointikustannukset**

- Investointikustannuksiin on sisällytettävä rakennuskustannukset (myös rahoituskustannukset) ja infrastruktuurin kehittämiskustannukset sekä tarvittaessa investoidun pääoman tuotto tai voittomarginaali. Mukaan on sisällytettävä myös maanhankinnasta, kaavoituksesta, suunnittelusta, rakennussopimusten ja hankkeiden hallinnon valvonnasta, arkeologisista tutkimuksista ja maaperätutkimuksista aiheutuvat kustannukset sekä muut asiaankuuluvat satunnaiset menot.
- Rakennuskustannusten kattamisen on perustuttava joko infrastruktuurin suunniteltuun käyttöikään tai sellaisen muuhun (vähintään 20 vuoden) kuoletusjaksoon, jota voidaan pitää asianmukaisena käyttöoikeussopimuksella saatavan rahoituksen takia tai muutoin. Kuoletusjakson pituus voi olla avainmuuttuja neuvoteltaessa käyttöoikeussopimuksista, erityisesti jos asianomainen jäsenvaltio haluaa osana sopimusta asettaa enimmäismäärän sovellettavalle painotetulle keskimääräiselle tietullille.
- Kustannukset voidaan kattaa
 - jakamalla ne tasaisesti kuoletusjaksolle tai painottamalla ne alku-, keski- tai loppuvuosiin edellyttäen, että painotus tehdään avoimella tavalla,
 - määräämällä tietullien sitomisesta indeksiin kuoletusjakson aikana,
 - tämän kuitenkin vaikuttamatta investointikustannusten laskentaan.

⁽¹⁾ Nämä säännökset, samoin kuin joustavuus tavassa, jolla kustannukset ajallisesti voidaan kattaa (katso 2.1 kohta, kolmas luettelukohta), antavat huomattavasti liikkumavaraa tietullien määrittämiseksi tasoille, jotka ovat käyttäjien hyväksyttävissä ja jäsenvaltion liikennepolitiikan erityistavoitteiden mukaisia.

- Kaikkien alkuperäisten kustannusten on perustuttava maksettuihin määriin. Myöhemmin aiheutuvat kustannukset perustuvat kohtuullisiin kustannusennusteisiin.
- Julkisia investointeja voidaan pitää rahoitettuina lainoina. Alkuperäisiin hankintakustannuksiin sovellettava korko on se, jota kyseisellä kaudella sovellettiin valtion lainanottoon.
- Kustannusten jakaminen raskaille tavarankuljetusajoneuvoille on tehtävä objektiivisin ja avoimin perustein ottamalla huomioon raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus verkon liikenteestä ja siihen liittyvät kustannukset. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajokilometrejä voidaan tätä varten mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 'vastaavuuskertoimilla', joita on muun muassa esitetty 4 kohdassa.⁽¹⁾ Pääoman tuottoa tai voittomarginaalia koskevan arvon on oltava markkinaolosuhteiden perusteella kohtuullinen, ja se voi vaihdella suorituksen parantamista edistävien kannustimien antamiseksi sopimuspuolena olevalle kolmannelle taholle palvelun laatuvaatimusten suhteen. Pääoman tuottoa voidaan arvioida talouden tunnuslukujen kuten IRR:n (sisäisen korkokannan) tai WACC:n (pääomakustannusten painotetun keskiarvon) perusteella.

2.2 Vuosittaiset kunnossapitokustannukset ja rakenteelliset kunnostuskustannukset

- Näihin kustannuksiin on sisällytettävä sekä verkon kunnossapidosta aiheutuvat vuosittaiset kustannukset että jaksottaiset kustannukset, jotka liittyvät kunnostukseen, vahvistamiseen ja tienpinnan uusimiseen sen varmistamiseksi, että verkon toimivuus säilyy ajan kuluessa.
- Nämä kustannukset on jaettava raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja muun liikenteen välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 'vastaavuuskertoimilla', joita on muun muassa esitetty 4 kohdassa.

3. Toiminnasta, hallinnoinnista ja tietulleista aiheutuvat kustannukset

Näihin kustannuksiin on sisällytettävä kaikki infrastruktuurin hallinnolle koituvat kustannukset, joita ei kateta 2 luvun nojalla ja jotka liittyvät infrastruktuurin ja tietullijärjestelmän käyttöönottoon, toimintaan ja hallintaan. Näihin on sisällytettävä erityisesti

- tietullien perimiskoppien ja muiden maksujärjestelmien rakentamisesta, pystyttämisestä ja kunnossapidosta aiheutuvat kustannukset,
- tietullien keruujärjestelmän päivittäisestä toiminnasta, hallinnoinnista ja valvonnasta aiheutuvat kustannukset,
- käyttöoikeussopimuksiin liittyvät hallinnolliset maksut ja kulut,
- infrastruktuurin toimintaan liittyvät hallinto- ja huoltokustannukset.

Kustannuksiin voidaan sisällyttää pääoman tuotto tai voittomarginaali, joka vastaa siirretyn riskin astetta.

Nämä kustannukset on jaettava tasapuolisin ja avoimin perustein kaikkien ajoneuvoluokkien kesken, joihin tietullijärjestelmää sovelletaan.

4. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus liikenteestä, vastaavuuskertoimet ja oikaisumekanismi

- Tietullien laskennan on perustuttava raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen todelliseen tai ennakoituun osuuteen ajokilometreistä mukautettuna haluttaessa vastaavuuskertoimilla, jotta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen käytöstä aiheutuvien infrastruktuurin rakennus- ja kunnostuskustannusten nousu voitaisiin ottaa asianmukaisesti huomioon.
- Seuraavassa taulukossa annetaan joukko viitteellisiä vastaavuuskertoimia. Kun jäsenvaltio käyttää vastaavuuskertoimia, joiden suhdeluvut poikkeavat taulukossa esitetyistä luvuista, näiden vastaavuuskertoimien on perustuttava objektiivisiin kriteereihin ja ne on julkistettava.

⁽¹⁾ Jäsenvaltiot voivat vastaavuustekijöitä soveltaessaan ottaa huomioon tien rakentamisen vaiheittain tai pitkään elinkaareen perustuvaa lähestymistapaa käyttäen.

Ajoneuvoluokka ⁽¹⁾	Vastaavuuskerroin		
	Rakenteellinen kunnostus ⁽²⁾	Investoinnit	Vuosittainen kunnossapito
3,5 t–7,5 t, luokka 0	1	1	1
> 7,5 t, luokka I	1,96	1	1
> 7,5 t, luokka II	3,47	1	1
> 7,5 t, luokka III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Katso liite IV, ajoneuvoluokan määrittäminen.

⁽²⁾ Ajoneuvoluokat vastaavat seuraavia akselipainoja: 5,5, 6,5, 7,5 ja 8,5 tonnia.

- Tietullijärjestelmissä, jotka perustuvat ennakoituihin liikennemääriin, on oltava oikaisumekanismi, jonka mukaisesti tietulleja mukautetaan säännöllisesti ennakointivirheistä johtuvan kustannusten mahdollisen ali- tai yliperinnän oikaisemiseksi.”

LIITE III

"LIITE IV

Viitteellinen ajoneuvoluokan määrittäminen

Ajoneuvoluokat on määritetty jäljempänä olevassa taulukossa.

Ajoneuvot jaetaan luokkiin 0, I, II ja III sen perusteella, kuinka paljon ne vahingoittavat tien pintaa. Luokat ovat kasvavassa järjestyksessä, eli luokka III vahingoittaa tieinfrastruktuuria eniten. Vahingot kasvavat eksponentiaalisesti akselipainon kasvaessa.

Kaikki moottoriajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu kokonaispaino on alle 7,5 tonnia, kuuluvat luokkaan 0.

Moottoriajoneuvot

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit ⁽¹⁾		Muut vetoakseleiden jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
<i>Kaksi akselia</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>Kolme akselia</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>Neljä akselia</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/7/EY (EYVL L 67, 9.3.2002, s. 47), liitteessä II olevan määritelmän mukaisesti vastaavaksi tunnustettu jousitus

Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmä)

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit		Muut vetoakseleiden jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
<i>2 + 1 akselia</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 akselia</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 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 akselia</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44"	

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio antoi ehdotuksensa 23. heinäkuuta 2003.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 20. huhtikuuta 2004.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 6. syyskuuta 2005 perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti työskentelyssään huomioon myös talous- ja sosiaalikomitean ⁽¹⁾ sekä alueiden komitean lausunnot ⁽²⁾.

II YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

Neuvosto pääsi lopulta neljännellä yrityksellään 21. huhtikuuta 2005 poliittiseen yhteisymmärrykseen, joka mahdollistaa neuvoston yhteisen kannan vahvistamisen ja päättää yli 18 kuukautta kestäneen sisäisen neuvotteluprosessin. Yhteisymmärrykseen pääsemistä hankaloittivat jäsenvaltioiden eriävät edut ja asenteet, jotka johtuvat sekä maantieteellisestä asemasta (joko sisämarkkinoiden keski- tai reuna-alueilla) että muista tekijöistä, joita ovat esimerkiksi kunkin nykyisen tieverkon edistyminen ja kunkin parhaana pitämä tapa rahoittaa infrastruktuurihankkeet.

Neuvotteluja käytiin komission vuonna 2001 esittämän valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepoliitiikka vuoteen 2010” ⁽³⁾ muokkaamassa poliittisessa ympäristössä. Valkoisessa kirjassa liikenneinfrastruktuurin tehokasta hinnoittelua korostettiin käänteentekeväenä tekijänä eri liikennemuotojen kasvun tasapainottamisessa sekä lisääntyvien ruuhkautumis- ja ympäristövahinko-ongelmien käsittelemisessä.

1. Keskeiset poliittiset tavoitteet

Yhteisessä kannassaan neuvosto keskittyy tekemään erityisiä lisäarvoa tuottavia parannuksia nykyiseen direktiiviin, jotta uusi säädös vastaisi nykyaikaisen, 21. vuosisadan liikennepoliitiikan tarpeita yhteisössä. Erityisesti yhteisellä kannalla:

- Pyritään ratkaisemaan *ruuhkautumis- ja ympäristövahinko-ongelmat*
- Saadaan keinoja kerätä lisärahoitusta *vaihtoehtoiseen infrastruktuuriin* investoimiseen (eri liikennemuotojen tasapainottaminen)
- lisätään *tietullien määräämisen avoimuutta ja objektiivisuutta* sekä tarjotaan uusia ”välineitä”, joiden avulla komissio voi tehokkaammin valvoa sääntöjen noudattamista
- mukautetaan säädöstä *infrastruktuurin rakentamisen rahoittavaan julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmalliin*.

Näitä neljää tavoitetta koskevat muutokset esitetään jäljempänä.

⁽¹⁾ EUVL C 241, 28.9.2004, s. 58–64.

⁽²⁾ EUVL C 109, 30.4.2004, s. 14–24.

⁽³⁾ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Ruuhkautumisen ja ympäristövahinkojen ratkaiseminen*

Eri suuruisten tullien määrääminen (7 artiklan 10 kohta)

EURO-luokan ja vuorokauden ajan mukaisesti maksettavat eri suuruiset tietullit ovat ruuhkautumisen ja ympäristövahinkojen aiheuttamiin ongelmiin ensisijaisesti kaavailtu ratkaisu. Neuvosto otti mallia Euroopan parlamentin ehdotuksesta (tarkistus 29) säätämällä mahdollisuudesta määrätä eri suuruisia tietulleja viikonloppuisin tai pyhäpäivisin. Mutta neuvoston tekstin sallima vaihteluväli on huomattavasti laajempi kuin tarkistuksessa 29. Tärkein ero on yleisraja, jota parlamentti kannattaa, ja jonka mukaan korkeimmat tietullit voivat olla enintään kaksi kertaa korkeammat kuin alhaisimmat tietullit. Sen sijaan kun kyseessä ovat tievahinkoihin liittyvät vaihtelut (esim. ajoneuvon paino, akselien lukumäärä), neuvosto ei rajoita niitä lainkaan, ja päästöluokan sekä vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuodenajan vaihtelun osalta 100 prosentin rajat ovat kumulatiivisia. Tästä seuraa, että raskas ja saastuttava kuorma-auto, joka on liikenteessä kiireiseen aikaan päivästä, saattaa joutua maksamaan jopa neljä kertaa enemmän kuin kevyempi ja puhtaampi ajoneuvo, joka liikennöi hiljaisempaan aikaan. Vaikutusta korostaa tullittomuuden mahdollisuus tiettyinä vuorokaudenaikoina.

Näiden uusien mahdollisuuksien väärinkäytön välttämiseksi direktiiviin sisällytetään selvä ja varaukseton vaatimus siitä, että vaihtelujärjestelyt eivät vaikuta tuloihin ja että aiheettomasti saatu ylimääräinen tulo tasautetaan alentamalla tulevien vuosien tietulleja. Tulojen muuttumattomuuden periaate tulee esille myös parlamentin tarkistuksessa 12.

Toinen yhteisessä kannassa oleva ruuhkautumia ja ympäristöasioita koskeva tekijä on tietullien korotus, jota käsitellään seuraavassa osassa.

ii) *Vaihtoehtoisen infrastruktuurin rahoittaminen*

Korotus (7 artiklan 11 kohta)

Neuvosto on hyväksynyt komission ehdotuksen, jonka mukaan poikkeustapauksissa on mahdollista määrätä tietullit korotettaviksi ruuhkautumiselle tai ympäristövahingoille alttiilla vuoristo-seututeilla. Rajat ylittävillä tieosuuksilla korotus saa olla enintään 25 prosenttia, kun taas muilla tieosuuksilla se on enintään 15 prosenttia. Parlamentin ehdotusta (tarkistus 30) korotuksen soveltamisesta myös saastuneisiin kaupunkialueisiin ei hyväksytty. Vaatimus käyttää korotuksesta saadut tulot ensisijaisten TEN-hankkeiden ristirahoitukseen samassa liikennekäytävässä pysyy, ja sitä tiukennetaan yhteisen kannan tekstissä.

Korotus on merkityksellinen siksi, että siitä saadaan ylimääräistä nettotuloa (käytetyn tien rakennuskustannusten lisäksi), joka on erityisesti sidottu vaihtoehtoisen (useimmiten rautatie-) infrastruktuurin rahoittamiseen.

iii) *Komission valvomat avoimet ja objektiiviset tietullitasot*

”Rakennuskustannuksien” määritelmä (2 artiklan aa alakohta)

Yhteiseen kantaan sisältyy komission ehdottama uusi määritelmä, jonka avulla määritellään tietullitasoja laskettaessa huomioon otettavat alkuperäiset kustannukset. Neuvoston tekstissä hyväksytään parlamentin ehdotus (tarkistus 21) sallia näiden kustannusten huomioon ottaminen vain osittain, mutta siinä käytetään suunniteltua käyttöikää jakautumisen viitteenä kuoletetun osan sijasta. (Kuoletusta on vaikeampi soveltaa käsitteenä, jos infrastruktuurin rakentamista ei rahoiteta lainalla).

Sallitut kustannukset (7 artiklan 9 kohta)

Yhteisessä kannassa yhdytään komission ehdotukseen määritellä yksityiskohtaisemmin kustannukset, joihin tietullit voidaan perustaa. Joitakin osia parlamentin tarkistuksesta 28 on hyväksytty: esimerkiksi vakuuttamattomien onnettomuuskustannuksien poistaminen, pääoman tuoton sisällyttäminen ja selvennys siitä, että kyseessä ovat enimmäistasot (selvennys on neuvoston tekstin 7 a artiklan 1 kohdassa).

Vakituksille käyttäjille myönnettävät alennukset (7 artiklan 4 b ja 4 c kohta)

Komission ehdottama 8 b artikla on poistettu ja korvattu yllä mainituilla säännöksillä, jotka sisältävät vakitukselle käyttäjälle myönnettävän alennuksen prosentuaalisen enimmäismäärän. Nämä säännökset ilmaisevat huomattavasti selvemmin ja objektiivisemmin yhteisön lainsäädännön sallimat alennustasot.

Menetelmä/laskentaperiaatteet (liite III)

Komission ehdottamaa lyhyttä menetelmää on laajennettu ja siitä on kehitetty kattava periaatekokonaisuus kustannusten laskemista ja kohdentamista varten. Periaatteet ovat kaikkia tulevia tietullijärjestelmiä sitovat vaikkakin vain epäsuorasti toimilupapohjaisissa järjestelmissä. Komissio voi ajantasaistaa ja selventää näitä periaatteita komiteamenettelyllä.

Järjestelmän valvonta (7 a artikla)

Parlamentin ehdotus poistaa infrastruktuurin riippumattoman valvontaviranomaisen perustamista koskevat säännökset hyväksyttiin (tarkistukset 18 ja 38), kun taas komission asemasta järjestelmän ja uusien tietullijärjestelyjä koskevien sääntöjen noudattamisen valvojana säädetään tarkemmin 7 a artiklassa.

iv) *Yhteensopivuus julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien kanssa*

Käyttöoikeussopimuksia koskevat erityisjärjestelyt

Koska käyttöoikeussopimuksiin perustuvista julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista on tulossa yleisin tapa rahoittaa ja rakentaa uusi infrastruktuuri, neuvosto on lisännyt yhteisen kannan tekstiin joitakin osia, joilla pyritään varmistamaan, että direktiivi on mukautettu julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien mukanaan tuomiin uusiin tilanteeseen. Muutokset, jotka ovat itse asiassa neuvoston vastaus parlamentin tarkistuksissa 9, 33 ja 52 ilmaistuihin huolenaiheisiin, ovat seuraavat:

- 2 artiklan aa alakohdassa olevassa 'rakennuskustannuksien' määritelmässä sopimuksille varattu erityiskohtelu,
- 7 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu mahdollisuus sisällyttää voittomarginaali tietulleihin,
- 7 a artiklassa tarkoitettu valvontajärjestelmän ns. epäsuora soveltaminen käyttöoikeussopimuksiin.

2. Muut huomioon otettavat kysymykset**Kiinnittäminen/tietullitulojen sitominen (9 artiklan 2 kohta)**

Neuvosto hyväksyi kokonaisuudessaan Euroopan parlamentin tarkistuksessa 48 ehdottaman hienovaraisen välitysratkaisun. Ennallaan säilyy korotuksesta saatujen tulojen ehdoton sitominen (7 artiklan 11 kohta) tarkoituksenmukaiseen TEN-hankkeeseen kohdistuvaan uudelleeninvestointiin.

Ulkoiset ympäristökustannukset

Tarkasteltuaan parlamentin tarkistuksia 2, 17, 25, 28, 41 ja 50 neuvosto päätti noudattaa komission ehdotusta ja pysyä infrastruktuurikulujen korvaamiseen perustuvan nykyisen järjestelmän kannalla.

Soveltamisala (7 artiklan 1 ja 2 kohta)

Komission ehdotus edellyttäisi, että jäsenvaltiot soveltavat ”kaikki tai ei mitään” -tietullijärjestelmää kaikkiin TEN-reitteihin ja enintään 3,5 tonnin painoisin ajoneuvoihin. Neuvosto katsoi, että tämän soveltamisalan vuoksi useat jäsenvaltiot suhtautuisivat erittäin vastahakoisesti tietullijärjestelmän käyttöönottoon. Komission ehdotus saattaisi sellaisenaan vakavasti vaarantaa keskeisen tavoitteen siirtynä järjestelmään, jossa käyttäjät osallistuvat laajemmassa määrin käyttämänsä liikenneinfrastruktuurin kustannuksiin. Sen sijaan neuvosto on valinnut puitteet, joissa sovelletaan aina yhteisön sääntöjä tietullimaksua perittäessä TEN-reiteillä vähintään 3,5 tonnin painoisilta ajoneuvoilta, mutta jäsenvaltioilla on mahdollisuus päättää, millä TEN-verkon osuuksilla peritään tietullimaksuja ja rajoitetaanko tietullimaksujen perimistä raskaammilta ajoneuvoilta.

Direktiivin muissa osissa neuvosto on pyrkinyt rajoittamaan komission ehdottamaa joustavuutta, joka tarkoittaa, että jäsenvaltioiden sallittaisiin periä erittäin korkeata tietullia tietyillä reiteillä (esimerkiksi reiteillä, joilla on suhteellisen paljon kauttakulkuliikennettä). Esimerkiksi komission ehdottama 7 artiklan 10 kohdan c alakohta, jossa sallittiin vaihtelevat tietullit tietyillä verkon teillä, on poistettu.

Tien käyttäjille hyvitetty korvaus

Samoin kuin Euroopan parlamentti (ks. tarkistus 36), neuvosto katsoi, että komission ehdotuksen suosima keino hyvittää liikenteenharjoittajille tietullijärjestelmistä aiheutuvat uudet kustannukset, esimerkiksi alentamalla ajoneuvoveroa, saattaa vaikuttaa syrjivästi. Neuvosto ei myöskään nähty syytä peruuttaa voimassa olevan direktiivin aikaansaamaa ajoneuvoverotuksen yhdenmukaistamista. Näin ollen komission ehdottama 7 b artikla on poistettu neuvoston tekstistä ja korvattu johdanto-osan 10 kappaleella, jossa säädetään myös muista tavoista antaa korvausta esimerkiksi alentamalla polttoaineveroa; tämä ajatus myötäilee parlamentin tarkistusta 13.

3. Euroopan parlamentin tarkistukset

Neuvoston on vastannut edellä keskeisten kysymyksien yhteydessä tarkistuksiin 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 ja 52.

Lisäksi neuvosto on hyväksynyt kokonaan, osittain tai periaatteellisesti tarkistukset 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 ja 43.

III LOPUKSI

Neuvoston intensiivisistä ja jatkuvista pyrkimyksistä päästä yhteisymmärrykseen yhteisestä kannasta kuvastuu tietoisuus asian merkityksestä yhteisön laajemmassa liikennepolitiikassa. Yhteisellä kannalla luodaan tietullien hinnoittelulle objektiivisella ja tasapuolisella tavalla selvemmin ja helpommin täytäntöön pantavat oikeudelliset puitteet, jotka samalla avaavat uusia mahdollisuuksia käyttää perustellusti tietulleista saatua tuloja yhteisön ympäristö- ja ruuhkautumisongelmien ratkaisemiseen. Teksti parantaa tosiasiallisesti, todennettavasti ja konkreettisesti vuoden 1999 direktiiviä ottaen tasapuolisesti huomioon tarpeen siirtyä kestävään liikennepolitiikkaan ja moitteettomasti toimivien sisämarkkinoiden merkityksen.

Neuvoston 23 päivänä syyskuuta 2005 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 34/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/.../EY antamiseksi energian loppukäytön tehokkuudesta ja energiapalveluista sekä neuvoston direktiivin 93/76/ETY kumoamisesta

(2005/C 275 E/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon, ⁽¹⁾

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon, ⁽²⁾

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä, ⁽³⁾

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan yhteisössä olisi ryhdyttävä toimiin energian loppukäytön tehokkuuden parantamiseksi, energian kysynnän hallitsemiseksi ja uusiutuvan energian tuottamisen edistämiseksi, sillä energian toimitus- ja jakeludellytyksiin ei lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä juurikaan voida vaikuttaa muulla tavoin, kuten rakentamalla uutta kapasiteettia tai parantamalla siirto- ja jakeluverkkoa. Tällä direktiivillä siis parannetaan toimitusvarmuutta.
- (2) Energian loppukäytön tehostaminen vähentää osaltaan myös primäärienergian kulutusta sekä alentaa hiilidioksidin ja muita kasvihuonekaasupäästöjä. Nämä päästöt lisääntyvät edelleen, minkä vuoksi Kioton sitoumusten täyttäminen on yhä vaikeampaa. Jopa 78 prosenttia yhteisön kasvihuonekaasupäästöistä johtuu energia-alan liittyvästä ihmisen toiminnasta. Kuudennessa ympäristöä koskevassa yhteisön toimintaohjelmassa, josta on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY ⁽⁴⁾ ennakoitua, että päästöjä on vähennettävä, jotta voidaan saavuttaa ilmastomuutosta koskevassa Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopimuksessa vahvistettu pitkän aikavälin tavoite eli ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuksien vakauttaminen tasolle, joka estäisi ihmisen toiminnan vaaralliset vaikutukset ilmastojärjestelmään.
- (3) Energian loppukäytön tehokkuutta parantamalla kustannustehokkaat energiansäästämismahdollisuudet voidaan

hyödyntää taloudellisesti tehokkaalla tavalla. Tämä energiansäästö voidaan saavuttaa energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden avulla, jolloin Euroopan yhteisön riippuvuus tuontienergiasta vähenee. Lisäksi siirtymällä kohti energiatehokkaampaa teknologiaa voidaan edistää Euroopan yhteisön innovatiivisuutta ja kilpailukykyä Lissabonin strategian mukaisesti.

- (4) Eurooppalaisen ilmastomuutosohjelman ensimmäisen vaiheen täytäntöönpanosta annetussa komission tiedonannossa tuotiin esille energian kysynnän hallintaa koskevan direktiivin antaminen eräänä ensisijaisena ilmastomuutokseen liittyvänä yhteisön tasolla toteutettavana toimenpiteenä.
- (5) Tämä direktiivi on yhdenmukainen sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä 26 päivänä kesäkuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/54/EY ⁽⁵⁾ ja maakaasun sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 98/30/EY kumoamisesta 26 päivänä kesäkuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/55/EY ⁽⁶⁾ kanssa. Niissä annetaan mahdollisuus käyttää energiatehokkuutta ja kysynnänhallintaa energian lisätarjonnan vaihtoehtona ja ympäristönsuojelutarkoituksessa, jolloin jäsenvaltioiden viranomaiset voivat muun muassa järjestää uudesta kapasiteetista tarjouskilpailuja tai valita energiatehokkuutta edistäviä kysynnänhallintatoimia, joihin kuuluu myös "valkoisten todistusten" järjestelmien soveltaminen.
- (6) Tämä direktiivi ei rajoita direktiivin 2003/54/EY 3 artiklan soveltamista. Mainitun artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikilla kotitalousasiakkailla ja jäsenvaltioiden harkinnan mukaan myös pienillä yrityksillä on niiden alueella oikeus saada yleispalvelua eli määrätynlaatuista sähköntoimituksia kohtuullisin, helposti ja selkeästi verrattavin sekä avoimin hinnoin.
- (7) Sähkön, maakaasun, kivi- ja ruskohiilen, lämmityksen ja joissakin tapauksissa jopa kaukolämmön ja jäähdytyksen vähittäismarkkinoiden vapauttaminen on lähes aina johtanut energian tuotanto-, siirto- ja jakelujärjestelmien tehokkuuden paranemiseen ja kustannusten alenemiseen. Tämä markkinoiden vapauttaminen ei ole johtanut sellaiseen merkittävään tuotteiden ja palvelujen kilpailuun, jonka tuloksena olisi voinut olla energiatehokkuuden parantuminen kysyntäpuolella.

⁽¹⁾ EUVL C 120, 20.5.2005, s. 115.

⁽²⁾ EUVL C 318, 22.12.2004, s. 19.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 7. kesäkuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 23. syyskuuta 2005, ja Euroopan parlamentin kanta, hyväksytty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EUVL L 176, 15.7.2003, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiivillä 2004/85/EY (EUVL L 236, 7.7.2004, s. 10).

⁽⁶⁾ EUVL L 176, 15.7.2003, s. 57.

- (8) Energiatehokkuudesta Euroopan yhteisössä 7 päivänä joulukuuta 1998 antamassaan päätöslauselmassa ⁽¹⁾ neuvosto tuki koko yhteisöä koskevaa tavoitetta, jonka mukaan energian loppukäytön intensiteettiä on parannettava vielä yhdellä prosenttiyksiköllä vuodessa vuoteen 2010 saakka.
- (9) Jäsenvaltioiden olisi tästä syystä asetettava kansallisia ohjeellisia tavoitteita energian loppukäytön tehokkuuden edistämiseksi ja energiapalvelumarkkinoiden jatkuvan kasvun ja kannattavuuden varmistamiseksi, jolloin ne myös edistävät Lissabonin strategian täytäntöönpanoa. Kansallisten ohjeellisten tavoitteiden asettaminen energian loppukäytön tehokkuuden edistämiseksi saa aikaan tehokasta synergiaa yhteisön muun lainsäädännön kanssa, jonka soveltaminen puolestaan edistää kyseisten kansallisten tavoitteiden saavuttamista.
- (10) Tämä direktiivi edellyttää jäsenvaltioiden toimintaa, ja sen tavoitteiden saavuttaminen riippuu siitä, mikä vaikutus tällä toiminnalla on energian loppukuluttajiin. Jäsenvaltioiden toiminnan lopputulos riippuu siten monista ulkoisista tekijöistä, jotka vaikuttavat kuluttajien käyttäytymiseen siltä osin kuin on kyse heidän energiankäytöstään ja halukkuudesta panna energiansäästömenetelmiä täytäntöön ja käyttää energiaa säästäviä laitteita. Tästä syystä kansallinen energiansäästötavoite on luonteeltaan ohjeellinen eikä siihen sisälly oikeudellisesti täytäntöönpanokelpoista veloitetta, jonka nojalla jäsenvaltioiden olisi saavutettava se, vaikka jäsenvaltiot sitoutuvatkin pyrkimään tämän kuuden prosentin tavoitteen saavuttamiseen.
- (11) Kun pyritään energiatehokkuuteen teknologisten, ihmisten käyttäytymistä koskevien ja/tai taloudellisten muutosten avulla, olisi huomattavat kielteiset ympäristövaikutukset vältettävä ja yhteiskunnalliset näkökohdat otettava huomioon.
- (12) Energian loppukäytön tehokkuutta voidaan parantaa energiapalvelujen tai muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden saatavuutta parantamalla ja niiden kysyntää kasvattamalla.
- (13) Jotta energiansäästöpotentiaali voidaan saavuttaa tietyillä markkinasegmenteillä, joilla energiakatselmuksia ei yleensä ole kaupallisesti saatavilla, kuten kotitalouksissa, jäsenvaltioiden olisi huolehdittava niiden saatavuudesta.
- (14) Joulukuun 5 päivänä 2000 annetuissa neuvoston päätelmissä todetaan, että energiapalvelujen edistäminen laatimalla asiaa koskeva yhteisön strategia on eräs energiatehokkuuden parantamistoimien painopistealue.
- (15) Energian jakelijat, jakeluverkon haltijat ja energian vähittäismyyntiyritykset voivat parantaa energiatehokkuutta Euroopan yhteisössä markkinoimalla energiapalveluja, joissa energian loppukäyttö on tehokasta. Energiapalveluja ovat esimerkiksi sisätilojen lämpöviihtyvyys, kotitalouksien lämmin käyttövesi, kylmäsäilytys, tuotteiden valmistusprosessi, valaistus ja käyttövoima. Energian jakelijoiden, jakeluverkon tarjoajien ja energian vähittäismyyntiyritysten voiton maksimointi tulee täten liittymään ennemminkin siihen, että energiapalveluja myydään mahdollisimman monelle asiakkaalle, kuin siihen, että jokaiselle asiakkaalle myytäisiin mahdollisimman paljon energiaa.
- (16) Ottaen täysin huomioon energia-alan markkinatoimijoita koskevat kansalliset järjestelyt ja tämän direktiivin mukaisten energiapalvelujen ja energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden täytäntöönpanon edistämisen, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus määrätä energian jakelijat, jakeluverkon haltijat tai energian vähittäismyyntiyritykset tai tarvittaessa kaksi tai kaikki näistä markkinatoimijoista tuottamaan tällaisia palveluja ja osallistumaan tällaisiin toimenpiteisiin.
- (17) Eräs innovatiivinen käytäntö, jota olisi edistettävä, on kolmannen osapuolen rahoitusta koskevien järjestelyjen käyttö. Näissä järjestelyissä edunsaaja välttää investointikustannuksia käyttämällä osan kolmannen osapuolen investoinneista syntyvän energiansäästön rahallisesta arvosta kolmannen osapuolen investointi- ja korkokustannusten takaisinmaksamiseen.
- (18) Jotta verkossa siirrettävää energiaa koskevista tariffeista ja muusta sääntelystä saataisiin energian loppukäytön tehokkuuden kannalta suotuisampia, perusteettomat määrää lisäävät kannustimet olisi poistettava.
- (19) Julkisen sektorin olisi kussakin jäsenvaltiossa oltava hyvänä esimerkkinä energiaa käyttäviin laitteisiin tehtävien investointien sekä niiden huolto- ja muiden kustannusten, energiapalvelujen ja muiden energiatehokkuus-toimien osalta. Julkista sektoria olisi näin ollen kannustettava ottamaan energiatehokkuuden parantamista koskevat näkökohdat huomioon investoinneissaan, poistoissaan ja toimintatalousarvioissaan. Koska hallintorakenteet ovat hyvinkin erilaisia eri jäsenvaltioissa, erityyppiset toimenpiteet, joita julkinen sektori voi toteuttaa, olisi toteutettava asiaankuuluvalla kansallisella, alueellisella ja/tai paikallisella tasolla.
- (20) Energiansäästötavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavia energiapalveluja, energiatehokkuusohjelmia ja muita energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä voidaan tukea ja/tai ne voidaan panna täytäntöön vapaaehtoisilla sopimuksilla, joita sidosryhmät tekevät jäsenvaltioiden nimeämien julkishallinnon elinten kanssa.
- (21) Energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä määriteltäessä olisi otettava huomioon tehokkuuden parantuminen kustannustehokkaiden teknisten innovaatioiden, kuten sähköisen kaukolämmän laajamittaisella käytöllä.

⁽¹⁾ EYVL C 394, 17.12.1998, s. 1.

(22) Jotta loppukäyttäjät voivat tehdä paremmin tosiseikkoihin perustuvia päätöksiä omasta energiankulutuksestaan, heille olisi annettava kohtuullinen määrä energiankulutusta koskevaa ja muuta asiaan liittyvää tietoa, kuten tietoa saatavilla olevista energiatehokkuutta parantavista toimenpiteistä, vertailukelpoisista loppukuluttajien kulusjakaumista tai energiaa käyttävien laitteiden objektiivista teknisistä tiedoista. Näihin laitteisiin voi kuulua "Factor Four" -laitteita tai vastaavia laitteita.

(23) Tämän direktiivin antamisen jälkeen kaikki hiilidioksidipäästöjen rajoittamisesta energiatehokkuutta parantamalla (Save) 13 päivänä syyskuuta 1993 annettua neuvoston direktiivin 93/76/EY⁽¹⁾ olennaiset säännökset sisältyvät muuhun yhteisön lainsäädäntöön, minkä vuoksi direktiivi 93/76/EY olisi kumottava.

(24) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat energian loppukäytön tehokkuuden edistäminen ja energiapalvelumarkkinoiden kehittäminen, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(25) Tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽²⁾ mukaisesti,

b) luomalla edellytykset energiapalvelujen markkinoiden kehittämiseksi sekä muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden tarjoamiseksi loppukäyttäjille.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan:

a) energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden tarjoajiin, myös energianjakelijoihin, jakeluverkon haltijoihin ja energian vähittäismyyntiyrityksiin. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää pienet jakelijat, jakeluverkon haltijat ja energian vähittäismyyntiyritykset 6 ja 13 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle;

b) loppukäyttäjiin. Tätä direktiiviä ei kuitenkaan sovelleta yritysisiin, jotka suorittavat kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä 13 päivänä lokakuuta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY⁽³⁾ liitteessä I lueteltuja toimintoja, eikä sellaisiin kuljetusyritysten osiin, jotka perustuvat ensisijaisesti ilma- ja meriliikenteessä käytettävän polttoaineen käyttöön;

c) asevoimiin vain siinä määrin kuin direktiivin soveltaminen ei aiheuta ristiriitaa asevoimien toiminnan luonteen ja ensisijaisen tarkoituksen kanssa ja yksinomaan sotilaallisiin tarkoituksiin käytettävää materiaalia lukuun ottamatta.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä sovelletaan seuraavia määritelmiä:

a) 'energia': energia kaikissa kaupallisesti saatavilla olevissa muodoissa, mukaan luettuina sähkö, maakaasu (myös nesteytetty maakaasu ja nestekaasu), kaikki lämmityksessä ja jäähdytyksessä käytettävät polttoaineet (kaukolämpö ja -jäähdytys mukaan luettuna), kivi- ja ruskohiili, turve, liikennepolttoaineet (ei kuitenkaan ilmailussa ja meriliikenteessä käytettävät polttoaineet) sekä biomassan siten kuin se on määritelty sähköntuotannon edistämisestä uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön sisämarkkinoilla 27 päivänä syyskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/77/EY⁽⁴⁾;

b) 'energiatehokkuus': suoritteen, palvelun, tavarain tai energian tuotoksen ja energiapanoksen välinen suhde;

c) 'energiatehokkuuden parantuminen': teknisistä, ihmisten käyttäytymiseen liittyvistä ja/tai taloudellisista muutoksista johtuva energian loppukäytön tehokkuuden lisääntyminen;

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

KOHDE JA SOVELTAMISALA

1 artikla

Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa kustannustehokasta energian loppukäytön tehokkuutta jäsenvaltioissa:

a) säätämällä tarvittavista ohjeellisista tavoitteista sekä mekanismeista, kannustimista ja institutionaalisista, taloudellisista ja oikeudellisista kehyksistä olemassa olevien markkinaesteiden ja markkinoiden puutteiden poistamiseksi energian tehokkaan loppukäytön tieltä;

⁽¹⁾ EYVL L 237, 22.9.1993, s. 28.

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2004/101/EY (EUVL L 338, 13.11.2004, s. 18).

⁽⁴⁾ EYVL L 283, 27.10.2001, s. 33, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

- d) 'energiansäästö': säästetyn energian määrä, joka määritetään mittaamalla ja/tai arvioimalla energiankäyttö ennen yhden tai useamman energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen toteuttamista ja sen jälkeen siten, että energiankäyttöön vaikuttavat ulkoiset olosuhteet vakioidaan;
- e) 'energiapalvelu': fysikaalinen etu, hyöty tai tavara, joka muodostuu energian ja energiatehokkaan teknologian yhdistelmästä, johon voi kuulua tämän palvelun toimittamisen edellyttämiä käyttö-, huolto-, ja valvontatoimia, joka toimitetaan sopimuksen perusteella ja josta yleensä seuraa todennettavissa ja mitattavissa tai arvioitavissa oleva energiatehokkuuden parantuminen;
- f) 'energiatehokkuusmekanismi': hallitusten tai viranomaisten käyttämät yleiset välineet, joilla pyritään tukemaan tai kannustamaan markkinatoimijoita tarjoamaan ja ostamaan energiapalveluja ja muita energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä;
- g) 'energiatehokkuusohjelmat': toimet, joiden kohteena ovat loppukäyttäjistä koostuvat ryhmät ja joista yleensä seuraa todennettavissa ja mitattavissa tai arvioitavissa oleva energiatehokkuuden parantuminen;
- h) 'energiatehokkuutta parantavat toimenpiteet': kaikki toimet, joista yleensä seuraa todennettavissa ja mitattavissa tai arvioitavissa oleva energiatehokkuuden parantuminen;
- i) 'energiapalveluyritys' (ESCO): luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joka tarjoaa energiapalveluja ja/tai muita energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä käyttäjän laitteisiin tai tiloihin ja joka ottaa jonkinasteisen taloudellisen riskin näin toimiessaan. Tarjotuista palveluista suoritettava maksu perustuu (joko kokonaisuudessaan tai osittain) energiatehokkuuden parantumiseen ja muiden sovittujen toiminnallisten kriteerien täyttymiseen;
- j) 'energiatehokkuutta koskeva sopimus' (ESCO-sopimus): edunsaajan ja energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen tarjoajan (yleensä energiapalveluyritys) välinen sopimusjärjestely, jonka perusteella kyseiseen toimenpiteeseen tehdyt investoinnit korvataan sopimuksessa sovittuun energiatehokkuuden parantumiseen suhteutettuna;
- k) 'kolmannen osapuolen rahoitus': sopimusjärjestely, johon osallistuu energiantoimittajan ja energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen edunsaajan ohella kolmas osapuoli, joka rahoittaa toimen ja veloittaa edunsaajalta maksun, joka vastaa osaa energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen tuloksena syntyvästä energiansäästöstä. Tämä kolmas osapuoli voi olla energiapalveluyritys;
- l) 'energiakatselmus': järjestelmällinen menettely, jolla saadaan riittävästi tietoa rakennuksen tai rakennusryhmän, teollisen toiminnan ja/tai teollisuuslaitoksen ja yksityisten tai julkisten palvelujen energiankulutuksesta ja jonka avulla voidaan tunnistaa mahdollisuudet kustannustehokkaaseen energiansäästöön ja määrittää säästön suuruus sekä jolla raportoidaan katselmuksen tuloksista;
- m) 'energiansäästöön tarkoitetut rahoitusvälineet': kaikki rahoitusvälineet, kuten rahastot, tuet, verohelpotukset, lainat, kolmannen osapuolen rahoitus, energiatehokkuutta koskevat sopimukset, energiansäästötakuu-sopimukset, energia-alalla tapahtuva ulkoistaminen ja muut vastaavat sopimukset, joita julkiset ja yksityiset tahot tarjoavat markkinoille energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden toteuttamiseen liittyvien alkuperäisten hankekustannusten kattamiseksi osittain tai kokonaan;
- n) 'loppukäyttäjä': luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joka ostaa energiaa omaa loppukäyttöään varten;
- o) 'energian jakelija': luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joka vastaa energian jakelusta energian toimittamiseksi loppukäyttäjille ja energiaa loppukäyttäjille myyville jake-luasemille. Tämä määritelmä ei sisällä p kohdan kattamia kaasun ja sähkön jakeluverkon haltijoita;
- p) 'jakeluverkon haltija': luonnollinen henkilö tai oikeushen-kilö, joka vastaa sähkön ja maakaasun jakeluverkon toimin-nasta, huollosta ja tarvittaessa kehittämisestä tietyllä alueella sekä soveltuvin osin sen yhteyksistä muihin verkkoihin ja jakeluverkon kyvystä vastata pitkällä aikavälillä sähkön tai maakaasun jakelun kohtuulliseen kysyntään;
- q) 'energian vähittäismyyntiyritys': luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joka myy energiaa loppukäyttäjille;
- r) 'pieni jakelija, pieni jakeluverkon haltija ja pieni energian vähittäismyyntiyritys': luonnollinen henkilö tai oikeushen-kilö, joka jakelee tai myy energiaa loppukäyttäjille siten, että energian vuotuinen jakelu tai myynti on alle 100 GWh, tai jonka palveluksessa on vähemmän kuin 10 henkilöä tai jonka vuosiliikevaihto ja/tai jonka vuotuisen taseen loppusumma on enintään 2 miljoonaa euroa. Näitä raja-arvoja sovellettaessa liikennepolttoaineiden jakelua tai myyntiä tarkastellaan erikseen muista energiamuodoista;
- s) 'valkoiset todistukset': riippumattoman sertifiointilaitoksen antamat todistukset, joilla vahvistetaan oikeaksi markkina-toimijoiden esittämät energiatehokkuutta parantavien toimien seurauksena saavutetut energiansäästöt.

II LUKU

ENERGIANSÄÄSTÖTAVOITTEET

4 artikla

Yleistavoite

1. Jäsenvaltioiden on asetettava tämän direktiivin kuuden-nelle soveltamisvuodelle kuuden prosentin kansallinen ohjeel-linen energiansäästön kokonaistavoite, jonka ne pyrkivät saavuttamaan energiapalvelujen ja muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden avulla. Jäsenvaltioiden on toteutet-tava kustannustehokkaita, toimivia ja kohtuullisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on edistää tämän tavoitteen saavuttamista.

Kansallinen ohjeellinen energiansäästöavoite asetetaan ja laskeaan liitteessä I esitettyjen säännösten ja menetelmän mukaisesti. Energiasäästöjen vertailussa ja vertailukelpoisuuteen yksiköihin muunnossa sovelletaan liitteessä II vahvistettuja muuntokertoimia, jollei muiden muuntokertoimien käyttö ole perusteltua. Liitteessä III on annettu esimerkkejä soveltuvista energiatehokkuutta parantavista toimenpiteistä. Energiasäästöjen mittaamisen, arvioinnin ja todentamisen yleispuitteet on esitetty liitteessä IV.

2. Jäsenvaltioiden on asetettava ensimmäistä 14 artiklan mukaisesti toimitettavaa kertomusta varten energiansäästöjä koskeva kansallinen ohjeellinen välitavoite tämän direktiivin kolmannelle soveltamisvuodelle. Tämän välitavoitteen on oltava realistinen ja johdonmukainen 1 kohdassa tarkoitettujen ohjeellisten energiasäästöjen kokonaistavoitteen kanssa.

3. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi uusi tai olemassa oleva viranomainen tai toimisto, joka huolehtii 1 kohdassa mainitun tavoitteen osalta asetettujen puitteiden yleisestä valvonnasta ja vastaa niiden seurannasta. Nämä elimet todentavat sen jälkeen energiapalvelujen ja muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden, myös olemassa olevien kansallisten energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden, tuloksena koituvat energiansäästöt ja raportoivat tuloksista.

4. Kun komissio on tarkastellut tämän direktiivin kolmea ensimmäistä soveltamisvuotta ja raportoinut niistä, se tutkii, onko aiheellista tehdä ehdotus direktiiviksi, jossa kehitetään edelleen markkinakeskeistä lähestymistapaa energiatehokkuuden parantamiseksi ottamalla käyttöön valkoisia todistuksia.

5 artikla

Energian loppukäytön tehokkuus julkisella sektorilla

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että julkinen sektori näyttää esimerkkiä tähän direktiiviin liittyvissä kysymyksissä.

Tätä varten niiden on huolehdittava siitä, että julkinen sektori toteuttaa yhden tai useampia energiatehokkuutta parantavia toimia, keskittyen niihin kustannustehokkaisiin toimiin, jotka tuottavat lyhyimmällä aikavälillä suurimmat säästöt. Nämä toimenpiteet on toteutettava tarkoituksenmukaisella kansallisella, alueellisella ja/tai paikallisella tasolla, ja ne voivat olla lainsäädäntöaloitteita ja/tai vapaaehtoisia sopimuksia tai muita järjestelyjä, joilla on vastaava vaikutus. Nämä toimet voidaan valita liitteessä V olevasta ohjeellisesta luettelosta, sanotun kuitenkin rajoittamatta julkisia hankintoja koskevan kansallisen ja yhteisön lainsäädännön soveltamista. Jäsenvaltioiden on 14 artiklassa tarkoitetuissa kertomuksissa seurattava julkisen sektorin suoriutumista suhteessa kansalliseen ohjeelliseen energiansäästöavoitteeseen.

2. Jäsenvaltioiden on osoitettava yhdelle tai useammalle uudelle tai olemassa olevalle organisaatiolle hallinto- ja täytäntöpanovastuu 1 kohdassa säädetystä energiatehokkuusvaatimusten huomioon ottamisesta. Nämä organisaatiot voivat olla 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja viranomaisia tai toimistoja.

III LUKU

ENERGIAN LOPPUKÄYTÖN TEHOKKUUDEN JA ENERGIAPALVELUJEN EDISTÄMINEN

6 artikla

Energian jakelijat, jakeluverkon haltijat ja energian vähittäismyyntiyritykset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että energian jakelijat ja/tai jakeluverkon haltijat ja/tai energian vähittäismyyntiyritykset

a) antavat pyydettyä, ei kuitenkaan useammin kuin kerran vuodessa, loppukäyttäjään koskevia aggregoituja tilastotietoja 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille tai toimistoille, tai muulle nimetylle elimelle edellyttäen, että jälkimmäinen puolestaan toimittaa saadut tiedot ensiksi mainitulle. Näiden tietojen on oltava riittävät, jotta energiatehokkuusohjelmia voidaan suunnitella ja panna täytäntöön asianmukaisella tavalla ja jotta energiapalveluja ja muita energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä voidaan edistää ja seurata. Näihin tietoihin voi kuulua historiallisia tietoja, ja niihin on kuuluttava tuoreita tietoja loppukäyttäjien kuluksista, tarvittaessa myös kuormitusjakautumista, asiakassegmenteistä ja asiakkaiden maantieteellisestä jakautumisesta, samalla kun luonteeltaan yksityisen tai kaupallisesti arkaluonteisen tiedon osalta on soveltuvan yhteisön lainsäädännön mukaisesti säilytettävä sen loukkaamattomuus ja luottamuksellisuus;

b) pidäytyvät sellaisista toimista, jotka voivat estää energiapalvelujen ja muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden kysyntää tai toteuttamista tai haitata niiden markkinoiden kehittymistä. Jos tällaisia haittaavia toimia esiintyy, asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden lopettamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on

a) valittava seuraavista vaatimuksista yksi tai useampi, jota energian jakelijoiden, jakeluverkon haltijoiden ja/tai energian vähittäismyyntiyritysten on noudatettava suoraan ja/tai epäsuoraan muiden energiapalvelujen tai energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden tarjoajien avulla:

i) varmistetaan kilpailukykyisesti hinnoiteltujen energiapalvelujen tarjonta loppukäyttäjille ja niiden edistäminen, tai

ii) varmistetaan, että loppukäyttäjien saatavilla on kilpailukykyisesti hinnoiteltuja riippumattomalla tavalla suoritettuja energiakatselmuksia ja/tai energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä ja että niitä edistetään 9 artiklan 2 kohdan ja 12 artiklan mukaisesti, tai

iii) osallistutaan 11 artiklassa tarkoitettuun rahoitukseen ja rahoitusmekanismeihin. Tämän on tapahduttava sellaisella tasolla, joka vastaa vähintään jonkin tässä kohdassa tarkoitettujen toimen tarjoamisen arvioituja kustannuksia, ja josta on sovittava 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti nimettyjen asianomaisten viranomaisten tai toimistojen kanssa, ja/tai

b) huolehdittava siitä, että on olemassa tai otetaan käyttöön vapaaehtoisia sopimuksia ja/tai muita markkinasuuntautuneita järjestelyjä, kuten valkoiset todistukset, jotka vaikutuksiltaan vastaavat yhtä tai useampaa a alakohdassa tarkoitettua vaatimusta. Asianomaisen jäsenvaltion on valvottava ja seurattava näitä vapaaehtoisia sopimuksia sen varmistamiseksi, että niiden vaikutus käytännössä vastaa yhtä tai useampaa a alakohdassa tarkoitettua vaatimusta.

3. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että muiden markkinatoimijoiden kuin energian jakelijoiden, jakeluverkon haltijoiden ja/tai energian vähittäismyyntiyritysten, kuten energiapalveluyhtiöiden (ESCO), energialaitteiden asentajien, energianeuvojien ja energiakonsulttien osalta on olemassa riittävät kannustimet, tasavertainen kilpailu ja yhdenvertaiset toimintaedellytykset, jotta ne voivat itsenäisesti tarjota ja toteuttaa 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa tarkoitettuja energiapalveluja, energiakatselmuksia ja energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä.

4. Jäsenvaltiot voivat 2 ja 3 kohdan nojalla antaa jakeluverkon haltijoille tehtäviä ainoastaan, jos tämä on direktiivin 2003/54/EY 19 artiklan 3 kohdassa ja direktiivin 2003/55/EY 17 artiklan 3 kohdassa säädettyjä tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten mukaista.

5. Tämän artiklan täytäntöönpano ei vaikuta direktiivin 2003/54/EY ja 2003/55/EY nojalla myönnettyihin poikkeuksiin tai vapautuksiin.

7 artikla

Tietojen saatavuus

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että kansallisten ohjeellisten energiansäästötavoitteiden saavuttamiseksi hyväksytyt energiatehokkuusmekanismeja, rahoituspuutteita sekä lainsäädäntöpuutteita koskevat tiedot ovat selkeitä ja niitä levitetään laajalti asianomaisille markkinatoimijoille.

8 artikla

Pätevyys-, akkreditointi ja/tai sertifiointijärjestelmien saatavuus

Jäsenvaltioiden on teknisen pätevyyden, objektiivisuuden ja luotettavuuden korkean tason saavuttamiseksi tarpeelliseksi katsoessaan varmistettava, että 6 artiklan 2 kohdan (a) alakohdan (ii) alakohdassa tarkoitettuja energiapalveluja, energiakatselmuksia ja energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä tarjoavien saatavilla on asianmukaiset pätevyys-, akkreditointi- ja/tai sertifiointijärjestelmät.

9 artikla

Energiansäästöön tarkoitetut rahoitusvälineet

1. Jäsenvaltioiden on selkeästi verotusta koskevaa kansallista lainsäädäntöä ja asetuksia lukuun ottamatta kumottava sellainen kansallinen lainsäädäntö ja asetukset, joilla tarpeettomasti tai suhteettomasti estetään tai rajoitetaan energiansäästöön tarkoitettujen rahoitusvälineiden käyttöä energiapalvelujen tai muiden

energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden markkinoilla, tai muutettava tällaista lainsäädäntöä ja asetuksia.

2. Jäsenvaltioiden on saatettava näitä rahoitusvälineitä koskevat mallisopimukset energiapalvelujen ja muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden nykyisten ja potentiaalisten hankkijoiden saataville julkisella ja yksityisellä sektorilla. Mallisopimukset voi julkaista 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu viranomainen tai toimisto.

10 artikla

Verkossa siirrettävää energiaa koskevat energiatehokkaat tariffit ja muu sääntely

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että poistetaan sellaiset siirto- ja jakelutariffeihin sisältyvät kannustimet, jotka tarpeettomasti lisäävät siirrettävän tai jaeltavan energian määrää. Direktiivin 2003/54/EY 3 artiklan 2 kohdan ja direktiivin 2003/55/EY 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltiot voivat asettaa sähkö- ja kaasualoilla toimiville yrityksille julkisen palvelun velvoitteita, jotka koskevat energiatehokkuutta.

2. Jäsenvaltiot voivat sallia sellaiset järjestelmien ja tariffirakenteiden osat, joilla on sosiaalinen tavoite, edellyttäen, että siirto- ja jakelujärjestelmään kohdistuvat häiriövaikutukset pidetään mahdollisimman vähäisinä ja että kyseiset osat eivät ole sosiaaliseen tavoitteeseen nähden suhteettomia.

11 artikla

Rahastot ja rahoitusmekanismit

1. Jäsenvaltiot voivat perustaa yhden tai useamman rahaston, josta tuetaan energiatehokkuusohjelmien ja muiden energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden tarjoamista ja joilla edistetään energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden markkinoiden kehittämistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamista. Näihin toimenpiteisiin on kuuluttava energiakatselmusten, energiansäästöön tarkoitettujen rahoitusvälineiden sekä tarvittaessa paremman mittaamisen ja riittävästi tietoja sisältävän laskutuksen edistäminen. Rahastojen on kohdistuttava myös loppukäyttösektoreihin, joilla liiketoimista aiheutuvat transaktiokustannukset ovat korkeita tai jotka ovat riskialttiimpia.

2. Jos rahasto perustetaan, siitä voidaan myöntää avustuksia, lainoja, vakuuksia ja/tai muunlaista rahoitusta tulosten takaamiseksi.

3. Rahastojen on oltava kaikkien energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden tarjoajien, kuten energiapalveluyhtiöiden (ESCO), riippumattomien energianeuvojien, energian jakelijoiden, jakeluverkon haltijoiden, energian vähittäismyyntiyritysten ja laiteasentajien, käytettävissä. Jäsenvaltiot voivat päättää antaa kaikille loppukäyttäjille mahdollisuuden käyttää rahastoja. Tarjouskilpailuissa ja vastaavissa menettelyissä, joilla varmistetaan täysi avoimuus, on noudatettava täysimääräisesti soveltuvia säädöksiä julkisista hankinnoista. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että nämä rahastot täydentävät kaupallisesti rahoitettuja energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä eivätkä kilpaile niiden kanssa.

12 artikla

Energiakatselmukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien loppukäyttäjien, myös kotitalouksien ja pienten kaupallisten sekä pienen ja keskisuuren teollisuuden asiakkaiden, saatavilla on tehokkaita ja korkealaatuisia riippumattomalla tavalla toimivia energiakatselmusjärjestelmiä, joiden avulla pystytään määrittämään mahdolliset energiatehokkuutta parantavat toimet.

2. Ne markkinasegmentit, joilla on korkeammat transaktiokustannukset ja yksinkertaiset laitteistot, voidaan tavoittaa muilla toimenpiteillä, kuten kyselylomakkeilla ja tietokoneohjelmilla, jotka asetetaan saataville Internetiin ja/tai lähetetään asiakkaille postitse. Jäsenvaltioiden on 11 artiklan 1 kohdan huomioon ottaen huolehdittava energiakatselmusten saatavuudesta myös sellaisilla markkinasegmenteillä, joilla niitä ei ole kaupallisesti saatavilla.

3. Rakennusten energiatehokkuudesta 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/91/EY (*) 7 artiklan mukaisesti suoritettujen sertifiointien on katsottava vastaavan energiakatselmusta, joka täyttää tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa esitetyt vaatimukset, ja vastaavan tämän direktiivin liitteessä V tarkoitettuja energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä. Lisäksi myös sellaisten energiakatselmusten, jotka kuuluvat sidosryhmien järjestöjen ja asianomaisen jäsenvaltion nimittämän ja valvoman elimen välisiin vapaaehtoihin sopimuksiin perustuviin järjestelmiin, on katsottava täyttävän 1 ja 2 kohdassa esitetyt vaatimukset.

13 artikla

Energiankulutuksen mittaaminen ja riittävästi tietoja sisältävä laskutus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sähkön, maakaasun, kaukolämmityksen ja/tai kaukojäähdytyksen ja kotitalouksien lämpimän käyttöveden loppukäyttäjille tarjotaan, sikäli kuin se on teknisesti mahdollista, taloudellisesti järkevää ja oikeassa suhteessa mahdollisiin energiansäästöihin, kilpailukykyisin hinnoin käyttäjäkohtaiset mittarit, jotka kuvaavat tarkasti loppukäyttäjän todellista energiankulutusta ja antavat tiedot sen todellisesta ajoittumisesta.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että energian jakelijoiden, jakeluverkon haltijoiden ja energian vähittäismyyntiyritysten suorittama laskutus perustuu, kun se on tarkoituksenmukaista, todelliseen energiankulutukseen, ja laskutus tapahtuu selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla. Laskun mukana on asetettava saataville asiaankuuluvat tiedot, joiden avulla loppukäyttäjä saa kattavan selvityksen senhetkisistä energiakustannuksista. Laskutus suoritetaan, kyseisen käyttäjän energiankulutuksen määrästä riippuen, tarvittaessa niin usein, että käyttäjät pystyvät säätelemään omaa energiankulutustaan.

(*) EUVL L 1, 4.1.2003, s. 65.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että energian jakelijat ja energian vähittäismyyntiyritykset asettavat, kun se on tarkoituksenmukaista, laskuissaan, sopimuksissaan, liiketoimissaan ja/tai jakeluasemilla saatavissa kuiteissa tai niiden mukana loppukäyttäjien saataville selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla seuraavat tiedot:

- a) energian voimassa olevat tosiasialliset hinnat ja todellisen kulutuksen;
- b) loppukäyttäjän nykyisen energiankulutuksen ja saman kauden edellisen vuoden kulutuksen vertailu mieluiten graafisessa muodossa;
- c) milloin mahdollista ja hyödyllistä, vertailut saman käyttäjäluokan keskimääräiseksi arvioitun tai vertailukohdan muodostavan energiankäyttäjän kanssa;
- d) kuluttajajärjestöjen, energiatoimistojen tai vastaavien elinten yhteystiedot, sisältäen myös Internetsivustojen osoitteet, joilta voidaan saada tietoa saatavilla olevista energiatehokkuutta parantavista toimenpiteistä, vertailukelpoisista loppukäyttäjäprofileista ja/tai energiaa käyttävien laitteiden objektiivisista teknisistä tiedoista.

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

14 artikla

Kertomukset

1. Ne jäsenvaltiot, jotka tämän direktiivin voimaantuloajan kohtana jo käyttävät johonkin tarkoitukseen liitteessä IV kuvatus tyypisiä energiansäästön mittauksen laskentamenetelmiä, voivat toimittaa asianmukaisen tarkastelutason tietoja komissiolle. Tiedot on toimitettava mahdollisimman pian, mieluiten viimeistään ... päivänä ...kuuta... (*). Näiden tietojen avulla komissio voi ottaa olemassa olevat käytännöt huomioon asianmukaisella tavalla.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta... (**) välikertomus tämän direktiivin yleisestä hallinnosta ja täytäntöönpanosta. Välikertomukseen on sisällyttävä tiedot toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä. Loppukertomus, jossa esitetään ... päivän ...kuuta... (***) jälkeen seuraavien kuuden vuoden aikana saavutettu edistyminen, on toimitettava komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta... (****). Välikertomuksen on perustuttava saatavilla oleviin tietoihin, joita täydennetään arvioilla, ja siihen on kuuluttava muun muassa arvio kyseiseen ajankohtaan mennessä saavutetusta edistymisestä 4 artiklan 2 kohdan mukaisen energian- säästöjä koskevan kansallisen ohjeellisen välitavoitteen ja 5 artiklan 1 kohdan mukaisen tavoitteen suhteen. Loppukertomukseen on 4 artiklan 1 kohdan ja 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti sisällyttävä kansallisen ohjeellisen energiansäästön kokonaistavoitteen täyttämistä koskevat lopulliset tulokset.

(*) Kuusi kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(**) Viisi vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(***) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(****) Kymmenen vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

3. Komissio arvioi jäsenvaltioiden välikertomusten ja loppukertomusten perusteella, kuinka hyvin jäsenvaltiot ovat edistyneet kansallisen ohjeellisen energiansäästötavoitteensa saavuttamisessa. Komissio julkaisee kertomuksen, jossa se tekee päätelmänsä ensimmäisistä välikertomuksista, viimeistään ... päivänä ...kuuta... (*). Komissio julkaisee päätelmänsä loppukertomuksessa yhden vuoden kuluessa siitä, kun se on saanut jäsenvaltioiden loppukertomukset. Näihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tehtäviä ehdotuksia lisätoimenpiteistä, muun muassa tässä direktiivissä esitettyjen tavoitteiden ja muiden säännösten voimassaolon mahdollisesta jatkamisesta.

15 artikla

Puitteiden tarkistaminen ja mukauttaminen

1. Liitteissä II, III ja IV tarkoitettuja arvoja ja laskentamenetelyjä mukautetaan tekniikan kehitykseen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2. Komissio kehittää 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ... päivään ...kuuta ... (**) asti edelleen liitteessä IV olevia 2–6 kohtaa ja täydentää niitä, samalla kun se noudattaa liitteessä IV olevia yleispuitteita.

3. Komissio voi ... päivän ...kuuta ... (***) jälkeen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen päättää nostaa liitteessä IV olevassa 1 kohdassa tarkoitettua yhdenmukaistetussa laskentamallissa käytettävien yhdenmukaistettujen alhaalta ylös -laskelmien prosenttimäärää, sanotun kuitenkin vaikuttamatta niihin jäsenvaltioiden järjestelmiin, joissa on jo korkeampi prosenttimäärä. Komissio ottaa huomioon seuraavat tekijät ja perustelee päätöksensä niiden mukaisesti:

- a) yhdenmukaistetusta laskentamallista ensimmäisten soveltamisvuosien aikana saadut kokemukset,
- b) oletettu mahdollinen tarkkuuden parantuminen, joka saadaan aikaan korvaamalla osa ylhäältä alas -laskelmista alhaalta ylös -laskelmilla,
- c) arvio mahdollisista lisäkustannuksista ja/tai hallinnollisesta rasituksesta.

Jos komissio tällä tavoin päättää nostaa yhdenmukaistettujen alhaalta ylös -laskelmien prosenttimäärää, uutta yhdenmukaistettua laskentamallia on käytettävä ensimmäisen kerran ... päivästä ...kuuta ... (****).

16 artikla

Komitea

- 1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

- 3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

17 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 93/76/ETY.

18 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen ... päivää ...kuuta ... (****). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuja kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

19 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

20 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä ... päivänä ...kuuta 2005.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

(*) Kuusi vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(**) 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(***) Kolme vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(****) Neljä vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(*****) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

LIITE I

KANSALLISEN OHJEELLISEN ENERGIAANSÄÄSTÖTAVOITTEEN LASKENTATAPA

Direktiivin 4 artiklassa tarkoitettu kansallinen ohjeellinen energiansäästötaavoite lasketaan seuraavalla menetelmällä:

1. Jäsenvaltioiden on käytettävä keskimääräisen vuosikulutuksen laskemiseen kaikkien tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien energiankäyttäjien, joista on saatavissa virallisia tietoja, energian kotimaisen vuotuisen loppukulutuksen määrää tämän direktiivin täytäntöönpanoa edeltävän viimeisimmän kuusivuotisjakson aikana. Tällä energian loppukulutuksella tarkoitetaan loppukäyttäjille kyseisen kuusivuotisjakson aikana toimitetun tai myydyn energian määrää, jota ei ole korjattu lämmitystarvelukujen, rakenteellisten muutosten tai tuotannon muutosten huomioon ottamiseksi.

Kansallinen ohjeellinen energiansäästötaavoite lasketaan tämän keskimääräisen vuosikulutuksen perusteella kerran, ja tähän perustuva säästettävän absoluuttisen energian määrä on tavoitteena koko tämän direktiivin soveltamisajan.

Kansallinen ohjeellinen energiansäästötaavoite:

- a) on kuusi prosenttia edellä tarkoitettusta keskimääräisestä vuosikulutuksesta;
- b) lasketaan tämän direktiivin kuudennen soveltamisvuoden jälkeen;
- c) on yhtä kuin kumulatiivinen vuotuinen energiansäästö, joka kertyy koko tämän direktiivin kuuden vuoden pituisena soveltamisaikana;
- d) on saavutettava energiapalveluilla ja muilla energiatehokkuutta parantavilla toimenpiteillä.

Käyttämällä tätä energiasäästöjen laskentatapaa saadaan tämän direktiivin mukainen energiasäästön kokonaismäärä ilmaista kiinteänä määränä, ja se on siten riippumaton tulevasta BKT:n kasvusta ja mahdollisesta tulevasta energiankulutuksen kasvusta.

2. Kansallinen ohjeellinen energiansäästötaavoite ilmaistaan absoluuttisina lukuina gigawattitunteina tai vastaavina yksiköinä, jotka lasketaan liitteen II mukaisesti.
3. Jonakin tietynä vuonna tämän direktiivin voimaantulon jälkeen toteutunut energiansäästö, joka on tulosta aiempaan vuonna, kuitenkin aikaisintaan vuonna 1995, käynnistetyistä energiatehokkuutta parantavista toimenpiteistä, joilla on pysyvä vaikutus, voidaan ottaa huomioon vuotuista energiansäästön määrää laskettaessa. Ennen vuotta 1995 mutta aikaisintaan vuonna 1991 aloitetut toimenpiteet voidaan tietyissä tapauksissa ottaa huomioon, jos se on olosuhteiden vuoksi perusteltua. Joka tapauksessa tämä energiansäästö on kuitenkin voitava todentaa ja mitata tai arvioida liitteessä IV olevien yleispuitteiden mukaisesti.

LIITE II

TIIETTYJEN ENERGIAN LOPPUKÄYTÖN POLTTOAINEIDEN ENERGIASISÄLTÖ — MUUNTOTAULUKKO ⁽¹⁾

Energiatuote	kJ (nettolämpöarvo)	kgoe (nettolämpöarvo)	kWh (nettolämpöarvo)
1 kg koksia	28 500	0,676	7,917
1 kg kivihiiltä	17 200–30 700	0,411–0,733	4,778–8,528
1 kg ruskohiilibrikettejä	20 000	0,478	5,556
1 kg mustaa ligniittiä	10 500–21 000	0,251 — 0,502	2,917–5,833
1 kg ruskohiiltä	5 600–10 500	0,134 — 0,251	1,556–2,917
1 kg öljyliusketta	8 000–9 000	0,191 — 0,215	2,222–2,500
1 kg turvetta	7 800–13 800	0,186 — 0,330	2,167–3,833
1 kg turvebrikettejä	16 000–16 800	0,382 — 0,401	4,444–4,667
1 kg raskasta polttoöljyä	40 000	0,955	11,111
1 kg kevyttä polttoöljyä	42 300	1,010	11,750
1 kg moottoripolttoainetta (bensiniä)	44 000	1,051	12,222
1 kg parafiinia	40 000	0,955	11,111
1 kg nestekaasua	46 000	1,099	12,778
1 kg maakaasua ⁽²⁾	47 200	1,126	13,10
1 kg nesteytettyä maakaasua	45 190	1,079	12,553
1 kg puuta (kosteuspitoisuus 25 %) ⁽³⁾	13 800	0,330	3,833
1 kg pellettejä/puubrikettejä	16 800	0,401	4,667
1 kg jätettä	7 400–10 700	0,177–0,256	2,056–2,972
1 MJ lämpöenergiaa	1 000	0,024	0,278
1 kWh sähköenergiaa	3 600	0,086	1 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Jäsenvaltiot voivat soveltaa erilaisia muuntokertoimia, jos ne ovat perusteltavissa.

⁽²⁾ 93 prosenttia metaania.

⁽³⁾ Jäsenvaltiot voivat soveltaa muita arvoja sen mukaan, minkä tyyppistä puuta jäsenvaltiossa eniten käytetään.

⁽⁴⁾ Kilowattitunteina mitatun sähkönsäästön osalta jäsenvaltiot voivat soveltaa oletuskerrointa 2,5, joka vastaa EU:n sähköntuotannon arvioitua keskimääräistä 40 prosentin hyötysuhdetta tavoitejakson aikana. Jäsenvaltiot voivat soveltaa erilaista muuntokerrointa, jos ne pystyvät perustelemaan sen.

Lähde : Eurostat.

LIITE III

Ohjeellinen esimerkkiluettelo vaatimukset täyttävistä energiatehokkuutta parantavista toimenpiteistä

Tässä liitteessä annetaan esimerkkejä siitä, millä alueilla energiatehokkuusohjelmia ja muita energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä voidaan kehittää ja toteuttaa 4 artiklan puitteissa.

Jotta energiatehokkuusohjelmat voidaan ottaa huomioon, niistä on koiduttava liitteen IV suuntaviivojen mukaisesti selvästi mitattavissa ja todennettavissa tai arvioitavissa olevia energiansäästöjä, eikä niiden vaikutuksia ole saanut jo ottaa huomioon muissa toiminnoissa. Seuraavat luettelot eivät ole tyhjentyviä, vaan ne on tarkoitettu ohjeeksi.

Esimerkkejä vaatimukset täyttävistä energiatehokkuutta parantavista toimenpiteistä

Kotitaloudet ja palveluala

- a) lämmitys ja jäähdytys (esim. lämpöpumput, uudet tehokkaat lämmityskattilat, kaukolämpö/kaukojäähdytysjärjestelmien asentaminen/parantaminen);
- b) eristys ja ilmanvaihto (esim. seinien ja katon eristys, ikkunoiden kaksin- tai kolminkertainen lasitus);
- c) lämmin vesi (esim. uusien laitteiden asentaminen, suora ja tehokas käyttö sisätilojen lämmityksessä, pesukoneissa);
- d) valaistus (esim. uudet energiatehokkaat lamput ja niiden liitäntälaitteet, digitaaliset ohjausjärjestelmät, liiketunnistimien käyttö liikerakennusten valaistusjärjestelmissä);
- e) ruoanlaitto ja kodin kylmälaitteet (esim. uudet energiatehokkaat laitteet, lämmön talteenottojärjestelmät);
- f) muut koneet ja laitteet (esim. sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitteet, uudet energiatehokkaat laitteet, ajastimet energiankäytön optimoimiseksi, lepovirtakulutuksen vähentäminen, kondensaattorien asentaminen loistehon vähentämiseksi, matalahävikkiset muuntajat);
- g) uusiutuvien energialähteiden tuottaminen kotitalouksissa, johon liittyy ostetun energiamäärän väheneminen (esim. aurinkolämpösovellukset, kuten kotitalouksissa tuotettu lämmin käyttövesi, sisätilojen lämmitys ja jäähdytys);

Teollisuus

- h) tuotteiden valmistusprosessit (esim. paineilman, lauhteen sekä kytkimien ja venttiilien tehokkaampi käyttö, automaattisten ja integroitujen järjestelmien käyttö, energiatehokkaat valmiustilatoiminnot);
- i) moottorit ja sähkökäytöt (esim. elektronisten ohjauslaitteiden, nopeussäätöisten laitteiden, integroidun sovellusohjelmoinnin, taajuusmuuttajat ja korkeanhyötysuhteen sähkömoottorien käytön lisääminen);
- j) puhaltimet, nopeussäätöiset laitteet ja ilmanvaihto (esim. uudet laitteet/järjestelmät, painovoimaisen ilmanvaihdon käyttö);
- k) kysynnänohjaus (esim. kuormituksen ajoittaminen, huipputehon rajoittaminen);
- l) tehokas yhteistuotanto (esim. sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitteet);

Liikenne

- m) liikennemuoto (esim. energiatehokkaiden ajoneuvojen käytön, ajoneuvojen energiatehokkaan käytön, mukaan lukien rengaspaineen tarkistusjärjestelmät, energiatehokkuutta parantavien laitteiden ja lisälaitteiden ajoneuvoihin asentamisen, energiatehokkuutta parantavia polttoaineen lisäaineiden sekä polttoaineen kulutusta alentavien öljyjen ja renkaiden käytön edistäminen);
- n) siirtyminen muihin liikennemuotoihin (esim. autottomaan kotiin/työpaikkaan kuljetukseen liittyvät järjestelyt, auton yhteiskäyttö, siirtyminen enemmän energiaa kuluttavista liikennemuodoista vähemmän energiaa kuluttaviin matkustajakilometriä tai tonnikilometriä kohti mitattuna);

Useita eri aloja koskevat toimenpiteet

- o) standardit ja normit, joiden ensisijaisena tarkoituksena on tuotteiden ja palvelujen, rakennukset mukaan lukien, energiatehokkuuden parantaminen;
- p) energiamerkintäjärjestelmät;

- q) mittaus, älykkäät mittausjärjestelmät kuten käyttäjäkohtaiset kaukoluettavat mittarit ja riittävästi tietoa sisältävä laskutus;
- r) koulutus, joka johtaa energiatehokkaan teknologian ja /tai tekniikkojen käyttöön;

Horisontaaliset toimenpiteet

- s) määräykset, verot jne., joiden vaikutuksena on energian loppukäytön vähentyminen;
 - t) kohdennetut tiedotuskampanjat, joilla edistetään energiatehokkuuden parantamista ja energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä.
-

LIITE IV

1. Energiansäästön mittaamisen ja todentamisen yleispuitteet

1.1 Energiansäästön mittaaminen

Yleistä

Arvioitaessa saavutettua energiansäästöä 4 artiklan mukaisesti energiatehokkuuden yleisen parantumisen määrittämiseksi ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksen toteamiseksi sovelletaan yhdenmukaistettua laskentamallia, jossa käytetään ylhäältä alas- ja alhaalta ylös -laskentamenetelmiä energiatehokkuuden vuosittaisen parantumisen arvioimiseksi 14 artiklassa tarkoitettuja kertomuksia varten.

Kehittäessään yhdenmukaistettua laskentamallia 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti komitea pyrkii mahdollisimman suuressa määrin käyttämään tietoja, joita Eurostat ja/tai kansalliset tilastokeskukset jo muutoinkin toimittavat.

Ylhäältä alas -laskentamenetelmä

Ylhäältä alas -laskentamenetelmä tarkoittaa sitä, että energiansäästöjen määrä lasketaan käyttäen lähtökohtana kansallisia tai pidemmälle aggregoituja alakohtaisia energiansäästön tasoja. Tämän jälkeen tehdään vuosittaisten tietojen tarkistuksia ulkoisten tekijöiden, kuten lämmitystarvelukujen, rakenteellisten muutosten, tuotevalikoimien jne., osalta, jotta voidaan johtaa arvio, joka ilmaisee selvästi kokonaisenergiatehokkuuden parantumisen siten kuin 1.2 kohdassa esitetään. Tällä menetelmällä ei voida tehdä tarkkoja arvioita yksityiskohtaisella tasolla, eikä sillä voida selvittää toimenpiteiden ja niillä saavutettujen energiansäästöjen välisiä syy- ja seuraussuhteita. Se on kuitenkin yleensä yksinkertaisempi ja kustannuksiltaan edullisempi, ja siitä käytetään usein nimitystä "energiatehokkuuden indikaattorit", koska se antaa suuntaa-antavaa tietoa kehityksestä.

Kehittäessään tässä yhdenmukaistetussa laskentamenetelmässä käytettävää ylhäältä alas -laskentamallia komitea käyttää työnsä pohjana mahdollisimman laajasti olemassa olevia menetelmiä, kuten ODEX-mallia. ⁽¹⁾

Alhaalta ylös -laskelmat

Osaan vuosittaisesta lopullisesta kotimaisesta energiankulutuksesta direktiivin soveltamisalaan kuuluvien alojen osalta sovelletaan yhdenmukaistettua alhaalta ylös -mallia. Kehittäessään tätä yhdenmukaistettua alhaalta ylös -mallia 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti komitea pyrkii käyttämään vakiomenetelyjä, jotka aiheuttavat mahdollisimman vähän hallinnollista rasitetta ja kustannuksia, erityisesti käyttämällä 2.1 ja 2.2 kohdassa tarkoitettuja arviointimenetelmiä ja keskittymällä aloihin, joilla yhdenmukaistettua alhaalta ylös -mallia voidaan soveltaa mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Jäsenvaltiot voivat halutessaan käyttää muita alhaalta ylös -mittauksia yhdenmukaistetussa alhaalta ylös -mallissa määrätyn osan lisäksi sen jälkeen, kun komissio on antanut suostumuksensa 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn mukaisesti ja asianomaisten jäsenvaltioiden esittämien menetelmäkuvausten perusteella.

Alhaalta ylös -laskentamenetelmä tarkoittaa sitä, että tietyllä energiatehokkuutta parantavalla toimenpiteellä saavutettu energiansäästö arvioidaan kilowattitunteina (kWh), jouleina (J) tai öljykvivalenttikiloina (kgoe) ja lasketaan yhteen muilla yksittäisillä energiatehokkuutta parantavilla toimenpiteillä saavutettujen energiansäästötulosten kanssa. Edellä 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua viranomaiset tai toimistot varmistavat, että energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä (mukaan lukien mekanismit) yhdistelemällä saavutettua energiansäästöä ei lasketa mukaan kahdesti. Alhaalta ylös -laskentamenetelmää varten voidaan käyttää 2.1 ja 2.2 kohdassa tarkoitettuja tietoja ja menetelmiä.

Jos tiettyjen alojen osalta ei ole käytettävissä alhaalta ylös -laskelmia, voidaan komissiolle toimitettavissa kertomuksissa käyttää ylhäältä alas -indikaattoreita tai ylhäältä alas- ja alhaalta ylös -laskelmien yhdistelmiä edellyttäen, että komissio on antanut siihen suostumuksensa 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn mukaisesti. Arvioidessaan tätä koskevia pyyntöjä 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua välikertomuksen yhteydessä, komission on erityisesti osoitettava asianmukaista joustavuutta. Jotkin ylhäältä alas -laskelmat ovat välttämättömiä sellaisten toimenpiteiden vaikutuksen arvioimiseksi, jotka on toteutettu vuoden 1995 (joissakin tapauksissa vuoden 1991) jälkeen mutta joilla on yhä vaikutuksia.

(1) ODYSSEE-MURE-projekti, SAVE-ohjelma, komissio 2005.

1.2 Energiansäästön mittausten normalisointi

Energiansäästö määritetään mittaamalla ja/tai arvioimalla energiankäyttö ennen toimenpiteen toteuttamista ja sen jälkeen, missä yhteydessä on tehtävä tarvittavat tarkistukset ja normalisointi energiankäyttöön yleensä vaikuttavien ulkoisten olosuhteiden huomioon ottamiseksi. Energiankäyttöön yleensä vaikuttavat olosuhteet voivat vaihdella myös ajankohdasta riippuen. Ne voivat olla seurausta yhdestä tai useammasta tekijästä, kuten:

- a) sääolosuhteet kuten lämmitystarveluku;
- b) tilojen käyttöasteet;
- c) muiden kuin asuinrakennusten käyttöajat;
- d) laiteintensiteetti (tuotantokapasiteetti); tuotevalikoima;
- e) tuotantokapasiteetti, tuotannon taso, määrä tai arvonlisä, mukaan lukien BKT:n muutokset
- f) laitteiston ja kulkuneuvojen käyttöajat;
- g) suhteet muihin yksiköihin.

2. Tiedot ja menetelmät, joita voidaan käyttää (mitattavuus)

Energiansäästön mittaamiseen ja/tai arviointiin tarvittavien tietojen kokoamista varten on useita menetelmiä. Energiapalvelun tai energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen arviointia on kuitenkin usein mahdotonta perustaa yksinomaan mittauksiin. Tästä syystä tässä tehdään ero energiansäästön mittaus- ja arviointimenetelmien välillä, joista jälkimmäinen on yleisemmin käytössä.

2.1 Mittauksiin perustuvat tiedot ja menetelmät

Jakeluyhtiöiden ja energian vähittäismyyjien laatimat laskut

Energialaitosten mittarilukemiin perustuvat laskut voivat toimia mittauksen perustana, jos niitä on käytettävissä edustavan ajanjakson ajalta ennen energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen käyttöönottoa. Näitä voidaan sitten verrata toimen aloittamisen jälkeisen ajanjakson mittarilaskuihin, joita on myös oltava edustavalta ajalta. Tuloksia olisi mahdollisuuksien mukaan verrattava vertailuryhmään (joka ei ole mukana toteutettavassa toimessa), tai ne olisi vaihtoehtoisesti normalisoitava 1.2 kohdan mukaisesti.

Energian myyntiä koskevat tiedot

Erilaisten energiatyyppien (esim. sähkö, kaasu, lämmitysöljy jne.) kulutusta voidaan mitata vertaamalla vähittäismyyjältä tai jakelijalta ennen energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden käyttöön ottoa saatuja myyntitietoja toimenpiteen toteuttamisen jälkeisen ajan myyntitietoihin. Tuloksia voidaan verrata vertailuryhmään tai ne voidaan normalisoida.

Koneiden ja laitteiden myyntiä koskevat tiedot

Koneiden ja laitteiden kulutus voidaan laskea valmistajalta suoraan saatujen tietojen avulla. Koneiden ja laitteiden myyntiä koskevia tietoja on yleensä saatavilla vähittäismyyjiltä. Voidaan myös tehdä erityisiä selvityksiä ja mittauksia. Saatuja tietoja voidaan verrata myyntitietoihin energiansäästön suuruuden määrittämiseksi. Käytettäessä tätä menetelmää olisi tehtävä mukautukset koneiden tai laitteiden käyttöä koskevien muutosten huomioon ottamiseksi.

Loppukäyttöä koskevat kuormitustiedot

Rakennuksen tai laitoksen energiankäyttöä voidaan seurata kattavasti energiantarpeen mittaamiseksi ennen energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen käyttöönottoa ja sen jälkeen. Tärkeitä asiaan vaikuttavia tekijöitä (esim. tuotantoprosessi, erityislaitteet, lämmitysjärjestelmä) voidaan mitata tarkemmin.

2.2 Arviointeihin perustuvat tiedot ja menetelmät

Yksinkertaiset tekniset ilman tarkastuksia tehtävät arviot

Yksinkertaiset tekniset arviot ilman paikan päällä tehtävää tarkastusta ovat yleisin menetelmä oletettujen energiansäästöjen arvioimiseksi. Tiedot voidaan arvioida soveltamalla teknisiä toimintaperiaatteita mutta käyttämättä paikan päällä kerättyjä tietoja, jolloin oletukset tehdään esimerkiksi laitteiden teknisten tietojen, suoritusarvojen ja asennettujen laitteiden toimintaprofiilien sekä tilastojen jne. perusteella.

Tarkastuksiin perustuvat tarkemmat tekniset arviot

Energiankäyttöä koskevat tiedot voidaan laskea niiden tietojen perusteella, jotka ulkopuolinen asiantuntija on kerännyt yhdessä tai useammassa kohteessa tekemänsä katselmuksen tai muuntyyppisen käynnin yhteydessä. Tämän perusteella voidaan kehittää hienostuneempia algoritmeja/simulointimalleja, joita sitten sovelletaan suurempaan joukkoon kohteita (esim. rakennukset, laitokset, ajoneuvot jne.). Tämän tyyppistä arviointia voidaan usein käyttää yksinkertaisten teknisten arvioiden täydentämiseksi ja tarkistamiseksi.

3. Epävarmuustekijöiden huomioon ottaminen

Kaikkiin 2 kohdassa lueteltuihin menetelmiin saattaa liittyä jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuus voi johtua seuraavista tekijöistä ⁽¹⁾:

- a) instrumentointivirheet: nämä johtuvat tavallisesti tuotteen valmistajan toimittamissa teknisissä eritelmissä olevista virheistä;
- b) mallinnusvirheet: näissä on tavallisesti kyse siinä mallissa olevista virheistä, jota käytetään asianomaisia tietoja koskevien muuttujien arviointiin;
- c) otantavirhe: tässä on tavallisesti kyse virheistä, jotka johtuvat siitä, että tarkastellaan otosta eikä koko tutkimuksen kohteena olevaa joukkoa.

Epävarmuus voi johtua myös suunnitelmallisista ja suunnittelemattomista oletuksista; nämä liittyvät tavallisesti arvioihin, vaatimuksiin ja/tai teknisten tietojen käyttöön. Virheiden esiintyminen riippuu siitä, mikä 2.1 ja 2.2 kohdassa selostetuista tiedonkeruumenetelmistä valitaan. Epävarmuustekijöiden tarkempi erittely on suositeltavaa.

Jäsenvaltiot voivat ilmaista epävarmuuden määrällisesti raportoidessaan tässä direktiivissä asetettujen tavoitteiden saavuttamisesta. Epävarmuus ilmaistaan tällöin tilastollisesti järkevällä tavalla niin, että ilmoitetaan sekä tarkkuus- että luotettavuustaso. Esimerkiksi: "virhe on ± 20 prosenttia 90 prosentin luotettavuustasolla".

Jos käytetään määrällisesti ilmaistavan epävarmuuden menetelmää, jäsenvaltioiden on otettava myös huomioon, että hyväksyttävissä oleva energiansäästölaskelmien epävarmuustaso riippuu säästön määrästä ja epävarmuuden vähentämisestä aiheutuvista kustannuksista.

4. Energiatohokkuutta parantavien toimenpiteiden yhdenmukaistetut vaikutusajat alhaalta ylös -laskelmissa

Jotkin energiatohokkuutta parantavat toimenpiteet pysyvät voimassa vuosikymmeniä, toiset kestävät lyhyemmän ajan. Seuraavassa luettelossa annetaan esimerkkejä energiatohokkuustoimien keskimääräisestä vaikutusajasta.

Yksityisasuntojen yläpohjaeristykset	30 vuotta
Yksityisasuntojen rakoseinäeristys	40 vuotta
Lasituksen vaihtaminen E luokasta C luokkaan (m ²)	20 vuotta
Lämmityskattiloiden vaihtaminen B luokasta A luokkaan	15 vuotta
Lämmityksen säätölaitteet — uusiminen kattilanvaihdon yhteydessä	15 vuotta
Pienloistelamput — vähittäismyynti	16 vuotta

Lähde: Energy Efficiency Commitment 2005–2008, UK

Sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot soveltavat samaa vaikutusaikaa samanlaisiin toimiin, nämä vaikutusajat yhdenmukaistetaan Euroopan tasolla. Tämän vuoksi komissio korvaa 16 artiklassa perustetun komitean avustamana edellä olevan luettelon hyväksytyllä erilaisten energiatohokkuutta parantavien toimenpiteiden keskimääräisten vaikutusajien alustavalla luettelolla viimeistään ...päivänä...kuuta... (*).

⁽¹⁾ Malli, jolla voidaan määrittää määrällisesti ilmaistavissa oleva, näihin kolmeen virheeseen perustuva epävarmuus, on asiakirjan International Performance Measurement & Verification Protocol (IPMVP) lisäyksessä B.

(*) Kuusi kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

5. **Energiansäästöjen kerrannaisvaikutusten käsittely ja kaksinkertaisen laskennan välttäminen ylhäältä alas- ja alhaalta ylös -laskentamenetelmien yhdistelmissä**

Energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden, esimerkiksi rakennuksen kuumavesisäiliön tai putkiston eristyksen tai muun vaikutuksiltaan vastaavan toimenpiteen, täytäntöönpanolla voi olla myöhempiä kerrannaisvaikutuksia markkinoilla. Tällä tarkoitetaan sitä, että markkinat panevat jatkossa toimenpiteen täytäntöön automaattisesti ilman 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen energiaviranomaisten tai -toimistojen tai yksityisten energiapalvelujen tarjoajien osallistumista. Toimenpide, jolla on mahdollisia kerrannaisvaikutuksia, olisi useimmissa tapauksissa kustannustehokkaampi kuin toimenpiteet, jotka on säännöllisesti toistettava. Jäsenvaltioiden on arvioitava tällaisten toimenpiteiden energiansäästöpotentiaali, niiden kerrannaisvaikutukset mukaan luettuina, ja todennettava toimenpiteiden kokonaisvaikutukset jälkiarvioinnin avulla käyttäen, mikäli tarkoituksenmukaista, indikaattoreita.

On tehtävä korjauksia sen välttämiseksi, että energiansäästöt lasketaan mukaan kahdesti. Sellaisten matriisien, jotka mahdollistavat toimien vaikutusten yhteen laskemisen, käyttöä kannustetaan.

Tavoitejakson jälkeen saavutettavaa mahdollista energiansäästöä ei oteta huomioon, kun jäsenvaltiot raportoivat 4 artiklassa asetetun kokonaistavoitteen saavuttamisesta. Toimenpiteitä, joilla edistetään pitkäaikaisia markkinavaikutuksia, olisi joka tapauksessa rohkaistava, ja toimenpiteitä, jotka ovat jo tuottaneet energiansäästöä koskevia kerrannaisvaikutuksia, olisi otettava huomioon raportoidessa 4 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamisesta edellyttäen, että ne voidaan arvioida ja todentaa tässä liitteessä annettujen ohjeiden mukaisesti.

6. **Energiansäästön todentaminen**

Tietyn energiapalvelun tai muun energiatehokkuutta parantavan toimenpiteen avulla saavutettu energiansäästö on annettava ulkopuolisen tahon todennettavaksi, jos tätä pidetään kustannustehokkaana ja tarpeellisenä. Todentamisen voivat suorittaa riippumattomat konsultit, energiapalveluyritykset tai muut markkinatoimijat. 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ja toimistot voivat antaa asiasta lisäohjeita.

Lähteet: A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes; Kansainvälinen energiajärjestö (IEA), INDEEP-tietokanta; IPMVP, nide 1 (maaliskuun 2002 painos).

LIITE V

OHJEELLINEN ESIMERKKILUETTELO JULKISEN SEKTORIN ENERGIA TEHO KUUTTA PARANTAVISTA TOIMENPITEISTÄ

Jäsenvaltiot voivat huolehtia siitä, että julkinen sektori soveltaa 5 artiklassa tarkoitettu julkisen sektorin esimerkkiaseman perusteella seuraavassa ohjeellisessa luettelossa olevia vaatimuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta julkisia hankintoja koskevan jäsenvaltioiden ja yhteisön lainsäädännön soveltamista:

- a) vaatimukset käyttää energiansäästön rahoitusvälineitä, mukaan luettuna energiatehokkuutta koskevat sopimukset, joissa taataan mitattavissa ja ennakoitavissa olevien energiansäästöjen toteutuminen (myös silloin kun julkishallinto on ulkoistanut kyseiset velvollisuudet);
 - b) vaatimukset ottaa huomioon laite- ja ajoneuvohankinnoissa eri laite- ja ajoneuvoluokkien energiatehokkuutta koskevien tuotespesifikaatioiden luettelot, jotka 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen julkisen sektorin viranomaiset tai toimistot laativat käyttäen mahdollisuuksien mukaan hyväksi elinkaarikustannusten minimointia koskevia analyysijä tai vastaavia menetelmiä kustannustehokkuuden varmistamiseksi;
 - c) vaatimukset hankkia laitteita, joiden energiankäyttö on tehokasta kaikissa toimintatiloissa, myös valmiustilassa, käyttäen mahdollisuuksien mukaan hyväksi elinkaarikustannusten minimointia koskevia analyysijä tai vastaavia menetelmiä kustannustehokkuuden varmistamiseksi;
 - d) vaatimukset korvata tai parantaa nykyisiä laitteita ja kulkuneuvoja käyttäen b ja c alakohdissa lueteltuja laitteita;
 - e) vaatimukset tehdä energiakatselmuksia sekä toteuttaa niissä ehdotetut kustannustehokkaat toimenpidesuosituks
-

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti 10. päivänä joulukuuta 2003 EY:n perustamissopimuksen 175 artiklan 1 kohtaan perustuvan ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi energian loppukäytön tehokkuudesta ja energiapalveluista ⁽¹⁾.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 28 päivänä lokakuuta 2004 ⁽²⁾. Alueiden komitea antoi lausuntonsa 17 päivänä kesäkuuta 2004 ⁽³⁾.

Euroopan parlamentti antoi ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa 7 päivänä kesäkuuta 2004 ⁽⁴⁾ hyväksyen 97 tarkistusta.

Neuvosto hyväksyi 23 päivänä syyskuuta 2005 yhteisen kantansa EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

II EHDOTUKSEN TAVOITE

Ehdotuksen tarkoituksena on edistää energiatehokkuutta ottamalla käyttöön jäsenvaltioiden sitovat säästötavoitteet ja toteuttamalla toimenpiteitä, joilla luodaan energiapalvelujen markkinat. Ehdotuksessa keskitytään kysyntäpuoleen (eli loppukäyttäjään ja vähittäismyyjiin), ja sen voidaan siten nähdä täydentävän aiempaa yhteisön energia-alan lainsäädäntöä, joka koskee tarjontapuolta. Ehdotuksella pyritään vaikuttamaan EU:n CO₂-päästöjen vähennystavoitteen saavuttamiseen, vahvistamaan edelleen yhteisön johtavaa asemaa energiatehokkaiden tuotteiden ja palveluiden maailmanmarkkinoilla — näin ollen edistämään Lissabonin prosessia — ja sillä on myönteisiä vaikutuksia toimitusvarmuuteen.

III YHTEISEN KANNAN TARKASTELU

1. Yleiset huomautukset

Neuvosto on yhtä mieltä komission energiatehokkuudelle antamasta painopisteestä ja kannattaa näin ollen laajasti ottaen komission ehdotuksen yleistavoitetta. Useimmilla neuvoston yhteiseen kantaan tekemillä muutoksilla pyritään mukauttamaan direktiiviehdotus erilaisiin kansallisiin olosuhteisiin ja olemassa oleviin käytäntöihin, alentamaan sen soveltamisesta aiheutuvia kustannuksia ja hallinnollista taakkaa ja yleensäkin helpottamaan direktiivin täytäntöönpanoa.

a) Euroopan parlamentin hyväksymistä 97 tarkistuksesta neuvosto hyväksyi seuraavat 37 tarkistusta:

- kokonaan (joskus uudelleen muotoiltuna): 1, 11, 12, 13 (johdanto-osan 4 kappaleessa), 21, 23 ⁽⁵⁾, 33 (4 artiklan 3 kohta), 47, 48, 50 (6 artiklan 3 kohta), 56–58, 76 (16 artikla), 82, 86, 90, 98 (liitteessä IV oleva 1.2 kohta),
- osittain: 3, 7, 14 (2 artiklan 2 kohta), 63, 69 (13 artiklan 3 kohdan d alakohta ja johdanto-osan 13b kappale), 74, 79, 80, 87 (myös liitteessä III oleva q kohta) ja 99,
- periaatteessa: 16 (3 artiklan c kohta), 17 (3 artiklan d kohta), 22, 49 (6 artiklan a kohta), 64, 70, 88 (liitteessä III oleva r kohta), 83 ja 92 (liitteessä III oleva m ja n kohta).

⁽¹⁾ Asiak. 16261/03 ENER 362 CODEC 1858 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ EUVL C 120, 20.5.2005, s. 115.

⁽³⁾ EUVL C 318, 22.12.2004, s. 19.

⁽⁴⁾ Asiak. 9836/05 CODEC 472 ENER 93 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁵⁾ Koskee ainoastaan saksankielistä toisintoa.

Neuvosto ei hyväksynyt seuraavia 60:tä tarkistusta: 2, 4, 5 ja 10 (jotka liittyvät toisiinsa), 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. Näistä tarkistuksista komissio ei voinut hyväksyä seuraavia: 4, 18, 20, 24–25, 53, 55, 59, 61–62, 67–68, 77, 81, 89, 91, 101 ja 104.

Useissa keskeisissä tarkistuksissa, joita neuvosto ei voinut hyväksyä (aiivan erityisesti tarkistuksissa 29 ja 39) mennään paljon pitemmälle kuin komission alkuperäisen ehdotuksen säännöksissä. Neuvosto muutti samat säännökset yhteisessä kannassaan: jäljempänä 2 kohdassa on perustelut näiden tarkistusten hylkäämiselle.

b) Neuvosto teki useita muutoksia komission ehdotukseen. Ne esitellään jäljempänä.

2. Yksityiskohtaiset huomautukset

a) Neuvoston tekemät **päämuutokset** koskevat 4 ja 5 artiklassa esitettyjä tavoitteita:

- 4 artikla: pakollisten tavoitteiden sijasta yhteisessä kannassa on 6 prosentin *ohjeellinen* tavoite direktiivin kuudetta soveltamisvuotta varten (4 artiklan 1 kohta ja johdanto-osan 8a kappale). Jäsenvaltiot veloitetaan toteuttamaan toimenpiteitä, joilla edistetään kyseisen ohjeellisen tavoitteen saavuttamista (4 artiklan 1 kohta) ja asettamaan itselleen välitavoite direktiivin kolmatta soveltamisvuotta varten (4 artiklan 2 kohta).
- 5 artikla: yhteisessä kannassa ei ole enää erillistä, *korkeampaa* tavoitetta julkiselle sektorille (5 artiklan 1 kohta). Julkisen sektorin on kuitenkin näytettävä esimerkkiä, toteutettava vähintään yksi energiatehokkuustoimi (lainsäädäntöaloitteita ja/tai vapaaehtoisia sopimuksia ⁽¹⁾ tai muita järjestelyjä, joilla on vastaava vaikutus) ja jäsenvaltioiden on seurattava kansalliseen ohjeelliseen säästötavoitteeseen liittyviä toimiaan.

Neuvosto päätti valita ohjeellisen tavoitteen (komission ehdottaman pakollisen tavoitteen sijasta) ja olla asettamatta pakollista tavoitetta julkiselle sektorille seuraavista syistä:

- Jäsenvaltiot katsoivat, ettei olisi asianmukaista joutua tuomioistuimen eteen vain sillä perusteella, ettei säädettyyn säästötavoitteeseen ollut päästy esimerkiksi siinä tapauksessa, että jäsenvaltio pääsisi kuudessa vuodessa "vain" 5 prosentin säästöihin säädetyn 6 prosentin sijasta. Tuleva tavoitteisiin pääsy liittyy suoraan yksittäisten kansalaisten ja yritysten "energiankulutusta koskevaan käyttäytymiseen", johon jäsenvaltiot aikovat vaikuttaa direktiiviehdotuksessa esitetyin erilaisin toimenpitein. Näiden toimenpiteiden nettolopputulokset ei kuitenkaan ole täysin ennustettavissa eikä näin ollen kuulu täysin jäsenvaltioiden valvonnan piiriin.
- Alkutilanne ennen tämän direktiivin täytäntöönpanoa vaihtelee merkittävästi jäsenvaltiosta toiseen. Toisissa jäsenvaltioissa on jo aikaisemmin toteutettu merkittäviä — kalliitakin — toimia ja usein julkisella sektorilla. Tästä johtuen se, missä määrin tilanne paranee, vaihtelee jäsenvaltiosta toiseen.
- Jäsenvaltioiden olisi toteutettava ainoastaan *kustannustehokkaita* toimenpiteitä (tämä olisi tehtävä komission perusteluissaan tekemien vaatimusten mukaisesti ja näin ollen neuvosto lisäsi tätä koskevan säännöksen 4 artiklan 1 kohtaan). Tähän liittyen jäsenvaltiot toivovat voivansa toteuttaa toimia sellaisella alalla, jossa kustannustehokkuus on suurin, riippumatta siitä, onko tämä julkisella tai yksityisellä sektorilla.

⁽¹⁾ Vapaaehtoisten sopimusten käyttöön viitataan komission ehdotuksessa olevan johdanto-osan 13 kappaleessa.

Tämän lisäksi direktiiviin on nyt otettu mukaan *komiteamenettely* (16 artikla tarkistusten 76 ja 99 mukaisesti). Komitean päätehtävänä on liitteissä esitettyjen laskentamenetelmien (alhaalta ylös ja ylhäältä alas -laskelmien välisen asianmukaisen tasapainon arviointi mukaan lukien) edelleen kehittäminen ja niiden mukauttaminen tekniseen kehitykseen. Tämän lisäksi direktiivissä on säännökset, jotka mahdollistavat *vapaaehtoisten sopimusten* käytön välineinä, joilla edistetään ohjeellisiin tavoitteisiin pääsyä.

b) Muut muutokset

- Neuvosto on lisännyt direktiiviin useita uusia johdanto-osan kappaleita (8a, 8b, 9a, 11a, 11b, 11c, 13b) ja laajentanut nykyisiä johdanto-osan 8 ja 12 kappaleita.
- 1 artiklan toisen luetelmakohdan sanamuotoa on jonkin verran muutettu sen selventämiseksi, että tämän direktiivin tarkoituksena on pikemminkin *edellytysten luominen* energiapalvelujen markkinoiden kehittämiseksi kuin tällaisten markkinoiden *kehittäminen*.
- 2 artiklaa muutettiin, jotta sen soveltamisalan ulkopuolelle voitaisiin jättää sellaisten kuljetusyritysten osat, jotka perustuvat ensisijaisesti ilma- ja meriliikenteessä käytettävään polttoaineeseen (komission ehdotuksessa samanlaista soveltamisalan ulkopuolelle jättämistä esitettiin energian määritelmässä) ja tietyt armeijan osat.
- 3 artiklassa olevista määritelmistä neuvosto on yrittänyt tehdä mahdollisimman tarkat, johdonmukaiset ja toimivat mukauttamalla ne tarvittaessa samanaikaisesti vastaamaan muiden yhteisön säädösten määritelmiä.
- 5 artikla on tehty joustavammaksi korostamalla kaikista kustannustehokkaimpia toimenpiteitä ja viittaamalla asianmukaiseen hallinnon tasoon, jolla tietty toimenpide on toteutettava. Tämän lisäksi liitteeseen V on siirretty 5 artiklan 4 kohdassa oleva luettelo julkisia hankintoja koskevista ohjeista (jotka eivät olleet pakottavia komission alkuperäisessä ehdotuksessaan, jonka mukaan: "Jäsenvaltiot voivat ..."). Tämä tehtiin, jotta mahdolliset *muut* kustannustehokkaat toimenpiteet, joita julkinen sektori voisi toteuttaa, eivät jäisi soveltamisalan ulkopuolelle. 5 artiklan 5 kohta poistettiin tarpeettomana komission aloiteoikeuden perusteella.
- 6 artikla jäsennehtiin uudelleen ottamalla 1 kohtaan b ja c alakohdat ja muotoilemalla a alakohta uudelleen 2 kohdaksi. Tässä 2 kohdassa jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus määrätä erilaisia velvoitteita tämän artiklan soveltamisalan piiriin kuuluville yrityksille.
- 7 artiklalla sen alkuperäisessä muodossa oli erittäin kauaskantoiset seuraukset ja sen täytäntöönpano ehkä hyvin kallista, koska sen mukaan jäsenvaltioiden oli huolehdittava siitä, että kaikkia energiatehokkuustoimia tarjotaan kaikille asiakkaille. Yhteisessä kannassa olevan artiklan mukaan on huolehdittava siitä, että energiatehokkuusmekanismeja, rahoituspuutteita ja asiaa koskeva säännöksiä koskevat tiedot ovat mahdollisimmat selkeät ja laajalti markkinatoimijoiden saatavissa.
- 8 artiklassa sen alkuperäisessä muodossaan säädettiin, että jäsenvaltioiden oli varmistettava, että pätevyys-, akkreditointi- ja/tai sertifiointijärjestelmä oli kaikkien energiapalveluja tarjoavien markkinatoimijoiden saatavilla. Tätä artiklaa mukautettiin niin, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällaiset järjestelmät ovat saatavilla *tarvittaessa* — mikä antaa todellisuudessa jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa huomioon muita asian kannalta tärkeitä tekijöitä (kuten esimerkiksi kyseisten markkinoiden kehittyneisyyden, markkinatoimijoiden määrän ja kysynnän) ennen kuin ne alkavat kehittää näitä (kalliita) järjestelmiä.
- 10 artiklaan on lisätty säännös, joka mukaan järjestelmät ja tariffirakenteet, joilla on sosiaalinen tavoite, ovat mahdollisia tietyissä olosuhteissa.

- 12 artiklaan on lisätty kaksi kohtaa:
 - 2 kohdassa varmistetaan, että tietyissä tapauksissa voidaan käyttää muita, halvempia katselmustoimenpiteitä.
 - 3 kohdassa tarkennetaan, että rakennusten energiatehokkuudesta annetussa direktiivissä sertifioidut tilat täyttävät katselmusvaatimukset. Lisäksi katselmuksia voidaan sen mukaan tehdä vapaaehtoisin sopimuksiin perustuvien järjestelmien pohjalta.
- 13 artiklaa on mukautettu, jotta se olisi joustavampi ja aiheuttaisi vähemmän kustannuksia ja jotta vältettäisiin kohtuuton hallinnollinen taakka.
- 14 artiklassa esitettyjä kertomuksia koskevia vaatimuksia on hiottu ja tarkistettu: 1 kohdan mukaan komissio voi ottaa huomioon nykyiset laskentamenetelmät. 2 kohdassa säädetään nyt, että jäsenvaltioiden on toimitettava yksi välikertomus ja yksi loppukertomus.
- Uusi 15 artikla on lisätty. Siinä täsmennetään komission tehtävät ja niiden aikataulu komiteamenettelyn yhteydessä. Siinä säädetään myös (yhdessä liitteissä I ja IV olevien asiaa koskevien säännösten kanssa), että komissio kehittää alhaalta ylös -laskelmien prosenttimäärät sisältävän laskentamenetelmän, jota jäsenvaltioiden on käytettävä direktiivin soveltamispäivästä alkaen (15 artiklan 2 kohta). Komission saatettua tämän tehtävän päätökseen, sen olisi jatkettava työtään sen arvioimiseksi, voidaanko alhaalta ylös -laskelmien prosenttimäärää nostaa edelleen ottamalla huomioon asian kannalta merkitykselliset tekijät (15 artiklan 3 kohta). Jos komissio näin ollen päättää, että alhaalta ylös -laskelmia voidaan todella nostaa, jäsenvaltioiden on käytettävä tätä uutta menetelmää kahden vuoden kuluttua direktiivin soveltamispäivästä.
- 18 artiklassa direktiivin sisällyttämiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä annetaan aikaa kaksi vuotta komission ehdottaman epärealistisen takarajan — 1. kesäkuuta 2006 — sijasta. Tällainen ajanjakso mahdollistaa toisaalta sen, että normaalit kansalliset lainsäädäntömenettelyt voidaan saattaa päätökseen ja toisaalta sen, että:
 - jäsenvaltiot voivat lähettää nykyisiä laskentamenetelmiä koskevat tiedot komissiolle niin, että komissio voi ottaa nämä huomioon (mieluiten kuuden kuukauden kuluessa, 14 artiklan 1 kohta),
 - komissio voi kehittää laskentamenetelmän (18 kuukauden kuluessa, 15 artiklan 2 kohta),
 - jäsenvaltiot voivat laskea kansalliset ohjeelliset säästötavoitteensa ja valmistautua soveltamaan käytännössä laskentamenetelmää.
- Liitteessä I on nyt otettu huomioon kansallisten säästötavoitteiden tarkistettu laskentamenetelmä. Neuvosto muutti 3 kohdassa olevan komission ehdottaman määräajan, jonka jälkeen toimenpiteet voidaan yleissäännön mukaan ottaa huomioon vuotuisten säästöjen laskennassa, päättymisajankohdan vuodesta 1991 vuodeksi 1995. Se säilytti kuitenkin vuoden 1991 käytön tiettyjä tapauksia varten: tätä säännöstä tarvitaan niitä jäsenvaltioita varten, jotka ovat alkaneet käyttää vuosien 1991–1994 välisenä aikana tiettyjä politiikkavälineitä, jotka ovat edelleen käytössä nykyisin. Tämän lisäksi sillä varmistetaan se, ettei jäsenvaltioita, jotka ovat jo toteuttaneet merkittäviä toimia aikaisemmin energiatehokkuuden parantamiseksi, kohdella epäoikeudenmukaisesti jäsenvaltioiden verrattuna, jotka eivät ole vielä toteuttaneet tällaisia toimia vastaavassa mittakaavassa.
- Yhteisen kannan liitteessä III tarkennetaan, että luettelossa on *esimerkkejä* vaatimukset täyttävistä toimista ja ettei luettelo ole rajoittava. Tämän lisäksi useisiin luettelon esimerkkeihin tehtiin muutoksia.

- Neuvosto lisäsi liitteeseen IV yksityiskohtaiset kuvaukset ylhäältä alas- ja alhaalta ylös -laskentamenetelmästä (1.1 kohta), luettelon energiatehokkuustoimien yhdenmukaistetuista kestoista alhaalta ylös -laskelmissa (4 kohta) ja kerrannaisvaikutuksia ja kaksinkertaista laskentaa koskevat säännökset (5 kohta).

IV YHTEENVETO

Molemmat toimielimet ovat ilmaisseet kannattavansa komission ehdotuksen yleistavoitetta. Molemmat ovat yhtä mieltä siitä, että unionin olisi aloitettava mahdollisten energiasäästöjen tarjoamien mahdollisuuksien hyväksikäyttö ja energiatehokkaiden palveluiden markkinoiden ja energiatehokkaiden tuotteiden edelleen kehittäminen mahdollisimman pikaisesti. Tähän liittyen neuvosto katsoo, että sen yhteinen kanta vastaa näitä komission ehdotuksen keskeisiä tavoitteita.
