

Eiropas Savienības

C 275 E

Oficiālais Vēstnesis

48. sējums

Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

2005. gada 8. novembris

Paziņojums Nr.

Saturs

Lappuse

I Informācija

Padome

2005/C 275 E/01

2005. gada 6. septembra Kopējā Nostāja (EK) Nr. 33/2005, ko Padome pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 251. pantā noteikto procedūru, ar mērķi pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes ... Direktīvu 2005/.../EK, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

1

2005/C 275 E/02

2005. gada 23. septembra Kopējā nostāja (EK) Nr. 34/2005, ko Padome pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 251. pantā noteikto procedūru nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, kas attiecas uz tieša patēriņa energoefektivitāti un energopakalpojumiem un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 93/76/EEK

19

LV

I

(Informācija)

PADOME

KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 33/2005

2005. gada 6. septembra,

ar mērķi pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes ... Direktīvu 2005/.../EK, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

(2005/C 275 E/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 7. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽³⁾,

saskaņā ar kārtību, kas noteikta Līguma 251. pantā ⁽⁴⁾,

tā kā:

- (1) Konkurences traucējumu novēršana transporta uzņēmumu vidū dalībvalstīs, atbilstīga iekšējā tirgus darbība un uzlabota konkurētspēja ir atkarīga no taisnīgiem

mehānismiem, kas izveidoti, lai iekasētu no pārvadātājiem maksu par infrastruktūras lietošanu. Noteikts saskaņošanas līmenis jau ir sasniegts ar Direktīvu 1999/62/EK.

- (2) Taisnīgāka sistēma maksas iekasēšanai par autoceļu infrastruktūras lietošanu ir būtiska, lai veicinātu ilgtspējīgu transportu Kopienā. Mērķi, kas attiecas uz esošo autoceļu tīklu optimālu lietošanu un būtisku to negatīvās ietekmes samazināšanu, vajadzētu sasniegt, neuzliekot papildu apgrūtinājumu operatoriem stabilas ekonomiskās izaugsmes un iekšējā tirgus pareizas darbības interesēs.

- (3) Komisija paziņoja savu nodomu ierosināt direktīvu par maksas iekasēšanu par autoceļu infrastruktūras lietošanu Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks lemt". Eiropas Parlaments apstiprināja nepieciešamību iekasēt maksu par autoceļu infrastruktūras lietošanu, kad tas pieņēma ziņojumu par Baltās grāmatas secinājumiem 2003. gada 12. februārī. Pēc Ģēteborgas Eiropadomes 2001. gada 15. jūnijā, kur īpaša uzmanība tika pievērsta jautājumam par ilgtspējīgu transportu, Kopenhāgenas Eiropadome 2002. gada 12. un 13. decembrī un Briseles Eiropadome 2003. gada 20. un 21. martā arī puda gandarījumu par Komisijas nodomu iesniegt jaunu "Eurovignette" direktīvu.

- (4) Nosakot autoceļu nodevas, Direktīvā 1999/62/EK ņem vērā infrastruktūras būvniecības, darbības, uzturēšanas un attīstības izmaksas. Ir nepieciešams īpašs noteikums, lai nodrošinātu skaidrību attiecībā uz būvniecības izmaksām, ko var ņemt vērā.

⁽¹⁾ OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

⁽²⁾ OV C 241, 28.9.2004., 58. lpp.

⁽³⁾ OV C 109, 30.4.2004., 14. lpp.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta 2004. gada 20. aprīļa atzinums (OV C 104 E, 30.4.2004., 372. lpp.) un Padomes 2005. gada 6. septembra Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

- (5) Starptautiskie autotransporta pārvadājumi koncentrējas Eiropas autoceļu transporta tīklā. Turklāt pareiza iekšējā tirgus darbība ir būtiska komercpārvadājumiem. Tādēļ Kopienas noteikumi jāpiemēro komercpārvadājumiem Eiropas autoceļu tīklā, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai⁽¹⁾. Saskaņā ar subsidiaritātes principu dalībvalstis var piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksu uz tiem autoceļiem, kas nav Eiropas autoceļu tīklā, saskaņā ar Līgumu.
- (6) Ieviešot autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas, izmaksu efektivitātes nolūkā piekļuves ierobežojumi, kas paredzēti autoceļu nodevas iekasēšanas kontrolei, var nebūt attiecināti uz visu infrastruktūru, attiecībā uz kuru noteikta autoceļu nodeva. Dalībvalstis var īstenot šo direktīvu, piemērojot autoceļu nodevu iekasēšanu tikai kādā noteiktā tādas infrastruktūras punktā, uz ko attiecas autoceļu nodeva.
- (7) Autoceļu nodevu pamatā vajadzētu būt infrastruktūras izmaksu segšanas principam. Gadījumos, kad šādas infrastruktūras līdzfinansē no Eiropas Savienības vispārējā budžeta, ieguldījums no Kopienas līdzekļiem nebūtu atgūstams, izmantojot autoceļu nodevas, ja vien nav paredzēti īpaši noteikumi attiecīgajos Kopienas instrumentos, kuros, nosakot Kopienas līdzfinansējuma summu, ņem vērā nākotnes autoceļu nodevu ieņēmumus.
- (8) Lietotāja spēja pieņemt lēmumus, kas ietekmēs autoceļu nodevu nastu, izvēloties vismazāk dabu piesārņojošus transportlīdzekļus un mazāk pārslogotus laikposmus vai maršrūtus, ir svarīga maksas iekasēšanas sistēmas sastāvdaļa. Dalībvalstīm tādēļ vajadzētu spēt variēt autoceļu nodevas saskaņā ar transportlīdzekļa emisijas kategoriju ("EURO" klasifikācija) un tā radīto kaitējuma apmērus autoceļiem, kā arī atkarībā no vietas, sastrēgumu laika un apmēra. Šādai autoceļu nodevu variēšanai vajadzētu būt samērīgai ar attiecīgo mērķi.
- (9) Attiecībā uz tiem autoceļu infrastruktūras lietošanas komerciālo cenu veidošanas aspektiem, uz kuriem neattiecas šī direktīva, būtu jāievēro Līguma noteikumi.
- (10) Šī direktīva neierobežo brīvību dalībvalstīm, kas ievieš autoceļu nodevu un/vai infrastruktūras lietošanas maksas sistēmu, noteikt attiecīgu kompensāciju par šīm maksām, neskarot Līguma 87. un 88. pantu. Šādai kompensācijai nevajadzētu radīt konkurences traucējumus iekšējā tirgū, un attiecībā uz to vajadzētu ņemt vērā attiecīgos Kopienas tiesību aktus, jo īpaši minimālās transportlīdzekļu nodokļu likmes, kas norādītas Direktīvas 1999/62/EK I pielikumā un Padomes Direktīvā 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai⁽²⁾.
- (11) Ja dalībvalstis iekasē autoceļu nodevas vai lietošanas maksas par Eiropas autoceļu tīklā iekļauto autoceļu lietošanu, autoceļiem, par kuru lietošanu uzliek maksas, vajadzētu piešķirt attiecīgu prioritāti dalībvalstu uzturēšanas darbu grafikos.
- (12) Īpaša uzmanība būtu jāvelta kalnu reģioniem, piemēram, Alpiem un Pirenejiem. Lielu jaunu infrastruktūras projektu sākšana bieži nav izdevusies, jo nav bijuši pieejami projektiem nepieciešamie ievērojamie finanšu līdzekļi. Šādos reģionos autoceļu lietotājiem tādēļ, iespējams, ir jāmaksā papildu maksa, lai finansētu nozīmīgus projektus, kuriem ir ļoti augsta Eiropas vērtība, tostarp tos, kas ietver citus transporta veidus tajā pašā koridorā. Šai summai vajadzētu būt saistītai ar projekta finanšu vajadzībām. Tai vajadzētu būt arī saistītai ar autoceļu nodevu pamatlīmeni, lai izvairītos no mākslīgi augstas autoceļu lietošanas maksas jebkurā koridorā, kas varētu izraisīt satiksmes novirzīšanos uz citiem koridoriem, tādējādi radot vietējas sastrēguma problēmas un neefektīvu autoceļu tīklu lietošanu.
- (13) Maksai vajadzētu būt nediskriminējošai, un tās iekasēšanai nebūtu jāietver pārmērīgas formalitātes vai jārada šķēršļi uz iekšējām robežām. Tādēļ vajadzētu veikt attiecīgus pasākumus, lai neregulāriem autoceļu lietotājiem atvieglotu maksājumu veikšanu, jo īpaši, ja autoceļu nodevas un/vai autoceļu lietošanas maksa tiek iekasēta vienīgi ar tādas sistēmas palīdzību, kurā jāizmanto elektroniskā maksājumu ierīce (transportlīdzekli iebūvēta vienība).
- (14) Lai nodrošinātu vienotu, saskaņotu infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmas piemērošanu, jauniem autoceļu nodevu iekasēšanas pasākumiem izmaksas vajadzētu aprēķināt saskaņā ar pamatprincipu kopumu vai nosakot tādu līmeni, kas nepārsniedz to, kāds varētu rasties šo principu piemērošanas rezultātā. Šīs prasības nevajadzētu piemērot pašreizējiem pasākumiem, ja vien nākotnē tie netiek būtiski grozīti. Šādi būtiski grozījumi ietvertu jebkādas būtiskas izmaiņas sākotnējās autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas noteikumos, izdarot izmaiņas līgumā ar autoceļu nodevu iekasēšanas operatoru, bet

⁽¹⁾ OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK (OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽²⁾ OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/75/EK (OV L 157, 30.4.2004., 100. lpp.).

neietverot izmaiņas, kas paredzētas sākotnējā shēmā. Gadījumā, ja noslēgts koncesijas līgums, būtiski grozījumi var tikt piemēroti pēc publiskā iepirkuma procedūras. Lai sasniegtu pārskatāmību, neradot šķēršļus tirgus ekonomikas darbībai un partnerattiecībām starp valsts un privāto sektoru, dalībvalstīm arī būtu jāpaziņo Komisijai, lai pēdējā varētu sniegt savu atzinumu, par ierīces vērtību un citiem parametriem, ko tie iecerējuši piemērot, lai aprēķinātu dažādus lietošanas maksu izmaksu elementus, vai koncesijas līguma gadījumā, attiecīgo līgumu un vispārējo gadījumu. Komisijas atzinumi, ko tā pieņemusi pirms jauno autoceļu nodevu iekasēšanas pasākumu ieviešanas dalībvalstīs, pilnībā neskar Līgumā paredzēto Komisijas pienākumu nodrošināt Kopienas tiesību aktu piemērošanu.

(15) Vēl aizvien ir nepieciešams tehnisks progress, lai pilnveidotu autoceļu infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas sistēmu. Būtu vajadzīga procedūra, kas ļautu Komisijai pēc apspriešanās ar dalībvalstīm pielāgot Direktīvas 1992/62/EK prasības tehniskajam progresam.

(16) Pasākumi, kuri vajadzīgi, lai īstenotu šo direktīvu, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽¹⁾.

(17) Ņemot vērā to, ka šīs darbības mērķis, proti, saskaņot nosacījumus, ko piemēro autoceļu nodevām un autoceļu lietotāju maksai par autoceļu infrastruktūras lietošanu, dalībvalstis nevar apmierinoši sasniegt, darbojoties atsevišķi un tādējādi, Eiropas dimensijas iemesla dēļ un lai sargātu iekšējo transporta tirgu, to var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar šo proporcionalitātes principu, kas noteikts minētajā pantā, šī direktīva nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

(18) Direktīva 1999/62/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 1999/62/EK ar šo groza šādi.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

1. 2. pantu groza šādi:

a) punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“a) “Eiropas autoceļu tīkls” ir Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai I pielikuma 2. pantā definēto autoceļu tīkls (*) kā norādīts kartēs. Kartes attiecas uz atbilstīgajām sadaļām, kas minētas šā Lēmuma operatīvajā daļā un/vai šā lēmuma II pielikumā;”

b) tiek iekļauti šādi punkti:

“aa) “būvniecības izmaksas” ir izmaksas, kas saistītas ar būvniecību, tostarp, vajadzības gadījumā, finansēšanas izmaksas:

— jaunai infrastruktūrai vai jaunas infrastruktūras uzlabojumiem (tostarp būtiskiem rekonstrukcijas darbiem) vai

— infrastruktūrai vai infrastruktūras uzlabojumiem (tostarp būtiskiem rekonstrukcijas darbiem), kas pabeigti ne vēlāk kā 30 gadus pirms... (*), ja nodevu iekasēšanas kārtība jau ir ieviesta līdz... (*) vai nostabilizēta ne senāk kā 30 gadus pirms jebkādas jaunas nodevu iekasēšanas kārtības izveidošanas, kas ieviesta pēc... (*); izmaksas saistībā ar infrastruktūru vai infrastruktūras uzlabojumiem, kas pabeigti pirms šā termiņa, tāpat var tikt uzskatītas par būvniecības izmaksām, ja:

i) dalībvalstī ir izveidota nodevu iekasēšanas sistēma, kas paredz šo izmaksu atgūšanu, izmantojot ar nodevu iekasēšanas sistēmas īpašnieku noslēgtu līgumu vai citus līdzvērtīgus tiesību aktus, kas stājas spēkā pirms... (*), vai

ii) dalībvalsts var pierādīt, ka attiecīgās infrastruktūras celtniecība bija atkarīga no tā, vai tās tehniskais kalpošanas laiks pārsniedz 30 gadus.

(*) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK (OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.);

(*) 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Jebkurā gadījumā vērā ņemamā būvniecības izmaksu daļa nevar pārsniegt esošās tehniskās kalpošanas laika daļu infrastruktūras sastāvdaļām, kuras vēl ir lietošanā...(*) vai dienā, kad tiek ieviesta jauna nodevu iekasēšanas kārtība, ja šī diena ir vēlāk.

Infrastruktūras izmaksas vai infrastruktūras uzlabojumu izmaksas var ietvert jebkādu īpašu izdevumus saistībā ar infrastruktūru, kas paredzēti, lai samazinātu traucējumus, ko izraisa troksnis, vai lai uzlabotu satiksmes drošību, kā arī faktiskus maksājumus, ko veic infrastruktūras īpašnieks un kas atbilst vides jomā izvirzītiem mērķiem, piemēram, aizsardzība pret augsnes piesārņošanu;

ab) "finansēšanas izmaksas" ir procenti par aizņēmumiem un/vai ieņēmumi no akcionāru pašu kapitāla;

ac) "būtiski rekonstrukcijas darbi" ir rekonstrukcijas darbi, izņemot tādu remontdarbus, kas autoceļu lietotājiem pašreiz vairs nedod nekāda veida labumu, piemēram, gadījumos, kad remontdarbus aizstāj ar autoceļa seguma atjaunošanu vai cita veida būvniecības darbiem;";

c) b) punktu aizstāj ar šo:

"b) "autoceļu nodeva" ir noteikta summa, kas maksājama par transportlīdzekli, kas pārvietojas noteiktu attālumu, izmantojot 7. panta 1. punktā minētās infrastruktūras; šo apmēru nosaka pēc nobrauktā attāluma un transportlīdzekļa veida;";

d) tiek iekļauts šāds punkts:

"ba) "vidējā svērtā autoceļu nodeva" ir kopējie ienākumi, kas iegūti no autoceļu nodevām noteiktā laikposmā, tos dalot ar kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi nobraukuši noteiktā autoceļu tīklā, uz kuru attiecas autoceļu nodevas iekasēšana šajā laikposmā, gan ienākumus, gan transportlīdzekļu nobrauktos kilometrus aprēķinot transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas autoceļu nodeva;";

e) c), d), e) un f) punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"c) "lietošanas maksa" ir noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklim dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot 7. panta 1. punktā minētās infrastruktūras;

d) "transportlīdzeklis" ir mehānisks transportlīdzeklis vai sakabināti transportlīdzekļi, kas paredzēti vai tiek izmantoti tikai preču autopārvadājumiem, un

kura maksimāli pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 3,5 tonnas;

e) "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EEV" kategorijas transportlīdzeklis ir transportlīdzeklis, kuri atbilst emisijas standartiem, kas izklāstīti 0 pielikumā;

f) "transportlīdzekļa veids" ir transportlīdzekļa iedalījums kategorijā pēc tā asu skaita, izmēriem vai svara, vai cita veida transportlīdzekļa klasifikācijas faktoriem, kas atspoguļo autoceļa bojājumus, piemēram, uz autoceļa iegūtu bojājumu klasifikācijas sistēma, kas izklāstīta IV pielikumā, ja izmantotās klasifikācijas sistēmas pamatā ir transportlīdzekļa raksturojums, kas norādīts vai nu visās dalībvalstīs lietotajos transportlīdzekļa dokumentos, vai ir acīmredzams;";

f) pievieno šādus punktus:

"g) koncesijas līgums ir "būvdarbu valsts koncesijas līgums" vai "pakalpojumu koncesijas līgums", kā tas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (*) 1. pantā;

h) "Koncesijas nodeva" ir nodeva, ko, pamatojoties uz koncesijas līgumu, iekasē koncesionārs."

2. 7. pantu groza šādi:

a) 1., 2., 3. un 4. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksas attiecībā uz Eiropas autoceļu tīklu vai šī tīkla daļām, vienīgi saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti no 2. līdz 12. punktam. Tas neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu piemērot nodevas un/vai lietošanas maksu uz autoceļiem, kas nav iekļauti Eiropas autoceļu tīklā vai attiecībā uz cita veida mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas neietilpst "transportlīdzekļu" definīcijā Eiropas autoceļu tīklā.

2. Dalībvalsts var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksas, kas piemērojamas tikai tādiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa ar kravu nav mazāka par 12 tonnām. Ja dalībvalsts izvēlas piemērot nodevas un/vai lietošanas maksu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka par šo noteikto masu, tad tiek piemēroti šīs direktīvas noteikumi.

(*) 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(*) OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1874/2004 (OV L 326, 29.10.2004., 17. lpp.).

3. Jebkurai noteiktai transportlīdzekļu kategorijai par vienu un tā paša autoceļa posma lietošanu nedrīkst vienlaikus noteikt gan autoceļu nodevu, gan lietošanas maksu. Tomēr dalībvalstis var noteikt autoceļu nodevas autoceļu tīklos, kur iekasē lietošanas maksu par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju lietošanu.

4. Autoceļu nodevas un lietošanas maksa nedrīkst būt tieši vai netieši diskriminējoša attiecībā uz pārvadātāja valstspiederību, pārvadātāja uzņēmuma vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsti vai atrašanās vietu, vai attiecība uz transportlīdzekļa izcelsmi vai pārvadājuma galapunktu.”;

b) iekļauj šādus punktus:

“4.a Dalībvalstis var noteikt samazinātas nodevu likmes vai lietošanas maksas, kā arī paredzēt atbrīvojumu no pienākuma maksāt nodevas vai lietošanas maksu transportlīdzekļiem, kas ir atbrīvoti no prasības uzstādīt reģistrācijas kontrolierīces saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (*), kā arī gadījumos, kas paredzēti šīs direktīvas 6. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā.

4.b Tā kā maksas struktūras, kas ietver atlaides vai autoceļu nodevu samazināšanu regulāriem lietotājiem, var radīt administratīvo izmaksu faktiskos ietaupījumus infrastruktūru operatoram, dalībvalstis var paredzēt šādas atlaides vai autoceļu nodevu samazinājumus ar nosacījumu, ka:

- ir izpildīti 10. punkta a) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi;
- ir ievērots Līgums, jo īpaši tā 12., 49., 86. un 87. pants;
- netiek radīti konkurences traucējumi iekšējā tirgū;
- rezultātā maksas struktūra ir lineāra, proporcionāla un pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem, un tā nerada papildu izmaksas, kas pāriet citiem lietotājiem augstāku autoceļa nodevu veidā.

Šādas atlaides vai samazinājumi nekādā gadījumā nepārsniedz 13 % no autoceļu nodevas, ko nosaka līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem, kas nav tiesīgi saņemt atlaides vai nodevu samazinājumus.

4.c Visas atlaižu un nodevu samazinājumu shēmas nosūta Komisijai, kura pārbauda atbilstību noteikumiem, kas izklāstīti 4.a un 4.b punktā, un apstiprina tās saskaņā ar 9.c panta 2. punktā noteikto procedūru.”.

c) 6. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“6. Pasākumi nodevu un/vai lietošanas maksu iekasēšanai nenostāda autoceļu tīklu neregulārus lietotājus neizdevīgā situācijā ne finansiāli, ne kādā citā ziņā. Jo īpaši, ja dalībvalsts iekasē nodevas un/vai lietošanas maksu vienīgi izmantojot sistēmu, kuras lietošanai nepieciešama transportlīdzeklī iebūvēta vienība, tā dara pieejamas atbilstīgas transportlīdzeklī iebūvētas vienības, ievērojot pamatotus administratīvus un ekonomiskus pasākumus.”;

d) 7. punkta otrā un trešā daļa ir svītrotā.

e) 9. un 10. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“9. Autoceļu nodevu pamatā ir vienīgi infrastruktūras izmaksu segšanas princips.. Konkrēti, nosakot vidējo svērto autoceļu nodevu, ņem vērā attiecīgās infrastruktūras tīkla būvniecības izmaksas un izmaksas, kas saistītas ar attiecīgās infrastruktūras tīkla pārvaldīšanu, uzturēšanu un attīstību. Vidējā svērtā autoceļu nodeva var ietvert arī ienākumus saistībā ar peļņas normu, pamatojoties uz tirgus apstākļiem.

10. a) neskarot 9. punktā minēto vidējo svērto autoceļu nodevu, dalībvalstis var mainīt autoceļu nodevu likmes tādā nolūkā, lai apkarotu kaitējumu videi, risinātu sastrēgumu problēmas, samazinātu infrastruktūras bojājumus, uzlabotu attiecīgās infrastruktūras lietošanu vai palielinātu satiksmes drošību, ar nosacījumu, ka šādas atšķirības:

- ir samērojamas ar izvirzīto mērķi;
- ir pārskatāmas un nav diskriminējošas attiecībā uz pārvadātāja valstspiederību, pārvadātāja uzņēmuma vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsti vai atrašanās vietu, vai attiecība uz transportlīdzekļa izcelsmi vai pārvadājuma galamērķi;
- nav izveidotas, lai radītu papildu ienākumus no nodevu iekasēšanas, un jebkāds neparedzētu ienākumu pieaugums, (kas noved pie tā, ka vidējās svērtās nodevas neatbilst 9. pantā minētajam) līdzsvaro, mainot variēšanas struktūru, kas jāizpilda divu gadu laikā pēc tā saimnieciskā gada beigām, kura laikā uzkrāti papildus ienākumi;
- ievēro b) apakšpunktā noteikto maksimālo elastības sliekšni.

(*) OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 432/2004 (OV L 71, 10.3.2004., 3. lpp.).

b) ievērojot a) apakšpunkta nosacījumus, nodevu likmes var tikt mainītas saskaņā ar:

— EURO emisijas klasi, kas noteikta 0 Pielikumā, paredzot, ka nodevas apmērs nepārsniedz vairāk kā 100 % tās nodevas apmēru, ko nosaka līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst stingrākiem emisijas standartiem, un/vai

— dienas laiku, dienu vai gadalaiku, paredzot, ka:

i) nodeva nav lielāka kā 100 % no nodevas, kas iekasēta tādā dienas laikā, dienā vai gadalaikā, kad nodeva ir viszemākā; vai

ii) ja laikposmā, kurā ir viszemākā nodeva, nodevas likme ir nulle, piemaksa par t, dienas laiku vai gadalaiku, kurā nodeva ir visaugstākā, nevar būt vairāk kā 50 % no tās nodevas likmes, kas būtu piemērojama attiecīgajam transportlīdzeklim.

c) Ievērojot a) apakšpunkta nosacījumus, izņēmuma gadījumos saistībā ar īpašiem projektiem svarīgās Eiropas interesēs, nodevu likmēm var piemērot citas variēšanas formas, lai stiprinātu šo projektu komerciālo dzīvotspēju, gadījumos, kad tie tiek pakļauti tiešai konkurencei ar cita veida transportlīdzekļiem. Rezultātā maksas struktūra ir lineāra, samērīga, pazīnata atklātībā, pieejama visiem lietotājiem, tiem nosakot vienādus nosacījumus, un tā ar augstākām nodevām nerada papildu izmaksas citiem lietotājiem. Komisija pārbauda, vai tiek ievēroti šā punkta nosacījumi, pirms tā ievieš attiecīgo maksas struktūru.”;

f) tiek pievienoti šādi punkti:

“11. Izņēmuma gadījumos attiecībā uz infrastruktūru kalnu reģionos un pēc paziņošanas Komisijai var pievienot uzcenojumu konkrētos autoceļu posmos:

a) kas pakļauti lieliem sastrēgumiem, kuri ietekmē transportlīdzekļu brīvu kustību, vai

b) kurus lietojot, transportlīdzekļi rada būtisku kaitējumu videi,

ar nosacījumu, ka:

— ienākumus, kas iegūti no uzcenojuma, iegulda Eiropas interešu prioritāros projektos, kas norādīti

III pielikumā Lēmumam Nr. 884/2004/EK, kas sniedz tiešu ieguldījumu attiecīgās sastrēgumu problēmas vai videi nodarītā kaitējuma izskaušanā, un atrodas vienā koridorā ar autoceļu posmu, kurā noteikts uzcenojums;

— uzcenojums, ko piemēro nodevām, kuru apmērs tiek variēts saskaņā ar 10. punktu, nepārsniedz 15 % no vidējās svērtās nodevas apmēra, kas aprēķināts saskaņā ar 9. punktu, izņemot gadījumus, kad iegūtie ienākumi ir ieguldīti pārrobežu autoceļu posmos, kas ir Eiropas interešu prioritāri projekti, tostarp infrastruktūrās kalnu reģionos, un šajā gadījumā uzcenojums nedrīkst pārsniegt 25 %;

— uzcenojuma piemērošana nerada nevienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļiem, kas veic komerciālus pārvadājumus, salīdzinot ar citiem autoceļa lietotājiem;

— finanšu plānu infrastruktūrai, kurai piemēro uzcenojumu, un izmaksu un ieguvumu analīzi attiecība uz jaunas infrastruktūras projektu iesniedz Komisijai pirms uzcenojuma piemērošanas;

— laikposms, kurā uzcenojums ir jāpiemēro, ir iepriekš noteikts un ierobežots, tas saskan ar finanšu plānā un izmaksu un ieguvumu analīzē noteikto sagaidāmās peļņas apmēru.

Par šā noteikuma piemērošanu attiecībā uz jaunas infrastruktūras projektu vienojas ar iesaistītajām dalībvalstīm.

Kad Komisija saņem finanšu plānu no dalībvalsts, kas plāno piemērot uzcenojumu, tā šo informāciju dara zināmu 9.c panta 1. punktā minētajiem Komitejas locekļiem. Ja Komisija uzskata, ka plānotais uzcenojums neatbilst šajā punktā izklāstītajiem nosacījumiem vai ka plānotajam uzcenojumam būs būtiska negatīva ietekme uz perifēru reģionu ekonomiku, tā var noraidīt plānu vai lūgt izdarīt izmaiņas attiecīgās dalībvalsts iesniegtajā plānā attiecībā uz maksājumiem saskaņā ar 9.c panta 2. punktā izklāstīto procedūru.

12. Ja vadītājs pārbaudes gadījumā nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas nepieciešami 10. punkta b) apakšpunkta pirmajā ievilkumā norādītās informācijas un transportlīdzekļa veida noskaidrošanai, dalībvalstis transportlīdzeklim var piemērot augstāko iekasējamās nodevas likmi.”.

3. Iekļauj šādu 7.a pantu:

“7.a pants

1. Nosakot vidējās svērtās nodevu likmes, ko iekasē no attiecīgās infrastruktūras tīkla vai no konkrēti noteiktas šā tīkla daļas, dalībvalstis ņem vērā 7. panta 9. punktā noteiktās dažādās izmaksas. Izmaksas, kas tiek ņemtas vērā, attiecas uz tīklu vai tā daļu, kurā nodevas tiek iekasētas, kā arī uz transportlīdzekļiem, kuriem piemērojama nodeva. Dalībvalstis var izvēlēties neatgūt šīs izmaksas no nodevu ienākumiem vai atgūt vienīgi procentuālu daļu no izmaksām.

2. Nodevas nosaka saskaņā ar šīs direktīvas 7. pantu un šā panta 1. punktu.

3. Attiecībā uz jaunu nodevu iekasēšanas kārtību, kas neietver koncesijas nodevas, kuras dalībvalstis ievieš pēc... (*), dalībvalstis aprēķina izmaksas, balstoties uz pamata aprēķinu metodikas principiem, kas izklāstīti III pielikumā.

Attiecība uz jaunām koncesijas nodevām, kas ieviestas pēc... (*), maksimālā nodevu likme ir līdzvērtīga vai nepārsniedz līmeni, ko nosaka, aprēķinot izmaksas, izmantojot metodoloģiju, kas balstās uz III pielikumā noteiktajiem aprēķinu pamatprincipiem. Šo līdzvērtību pārbauda, pamatojoties uz pietiekami ilgu pārskata periodu, kas atbilst koncesijas līguma saturam.

Uz nodevu maksāšanas pasākumiem, kas jau ir ieviesti... (*) vai pasākumiem, attiecībā uz kuriem ir saņemti piedāvājumi vai atbilde uz uzaicinājumiem risināt sarunas saskaņā ar sarunu procedūru, un kuri ir bijusi izsludināti saskaņā ar valsts iepirkuma procesu pirms... (*), neattiecas šajā punktā izklāstītie pienākumi, tik ilgi, kamēr esošie pasākumi ir spēkā un ar noteikumu, ka tie vēlāk netiks būtiski grozīti.

4. Dalībvalstis vismaz četrus mēnešus pirms jaunu nodevu iekasēšanas kārtības ieviešanas paziņo Komisijai:

a) attiecībā uz nodevu iekasēšanas kārtību, kas nav tā, kura ietver koncesijas nodevas:

— vienību vērtības vai citus parametrus, ko tās izmanto dažādo izmaksu elementu aprēķināšanai, un

— skaidru informāciju par transportlīdzekļiem, kas ietilpst to nodevu iekasēšanas režīmā, un par tīkla vai tā daļas aptverto ģeogrāfisko platību, ko izmanto katrai atsevišķai izmaksu aprēķināšanai, kā arī izmaksu procentuālo daļu, ko tās vēlas atgūt;

b) attiecībā uz nodevu iekasēšanas kārtību, kas ietver koncesiju nodevas:

— koncesiju līgumus vai būtiskas izmaiņas tajos;

— vispārējo gadījumu, uz kuru pamatojas koncesijas devēja paziņojums, kā izklāstīts VII B pielikumā Direktīvai 2004/18/EK; vispārējais gadījums ietver paredzētās izmaksas saskaņā ar 7. panta 9. punktu attiecībā uz koncesiju, paredzamo satiksmes plūsmu, kas sadalīta pa transportlīdzekļu veidiem, paredzētās nodevu likmes, kā arī ģeogrāfisko platību, ko aptver tīkls, uz kuru attiecas koncesijas līgums.

5. Gadījumos, uz ko attiecas 3. punktā minētās saistības, Komisija četrus mēnešu laikā no informācijas saņemšanas brīža saskaņā ar 4. punktu dod atzinumu par to, vai šīs saistības ir izpildītas.

Komisijas atzinumi ir pieejami Komitejai, kas minēta 9.c panta 1. punktā.

6. Ja dalībvalstis vēlas piemērot 7. panta 11. punkta noteikumus attiecībā uz nodevu iekasēšanas kārtību, kas ieviesta līdz... (*), attiecīgā dalībvalsts iesniedz informāciju, kas pierāda, ka vidējā svērtā nodeva, ko piemēro attiecībā uz minēto infrastruktūru, atbilst 2. panta aa) punktam, 7. panta 9. punktam un 7. panta 10. punktam.”

4. 8. panta 2. punkta b) apakšpunktu aizvieto ar šādu tekstu:

“b) vienotās lietošanas maksas samaksa ļauj izmantot sadarbībā iesaistījušos dalībvalstu autoceļu tīklu saskaņā ar 7. panta 1. punktu;”

5. Iekļauj šādu pantu:

“8.a pants

Katra dalībvalsts pārrauga autoceļa nodevu un/vai lietošanas maksu sistēmu, nodrošinot, ka tā darbojas pārskatāmā un nediskriminējošā veidā.”

6. 9. pantu groza šādi:

a) 1. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“d) apdrošināšanas nodokļus.”

b) 2. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“2. Ievērojot subsidiaritātes principu, dalībvalstis nosaka, kā izlietojami ieņēmumi no maksām par autoceļu infrastruktūras lietošanu. Lai veicinātu transporta tīkla attīstību kopumā, ieņēmumus no maksām būtu jāizlieto transporta sektora labā un visas transporta sistēmas pilnveidošanai.”

(*) 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

7. iekļauj šādus pantus:

“9.a pants

Dalībvalstis izveido piemērotu kontroles mehānismu un izstrādā sankciju sistēmu, ko piemērot par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu; tās veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šo noteikumu īstenošanu. Noteiktajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

9.b pants

Komisija veicina dialogu un tehnisko prasmju apmaiņu starp dalībvalstīm saistībā ar šīs direktīvas un jo īpaši III pielikuma piemērošanu. Saskaņā ar 9.c panta 3. punktā minēto procedūru Komisija atjaunina un precizē III un IV pielikumu, ņemot vērā tehnisko progresu, kā arī I un II pielikumu, ņemot vērā inflāciju.

9.c pants

1. Komisijai palīdz Komiteja.

2. Ja izdara atsauci uz šo punktu, piemēro Padomes Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

3. Ja izdara atsauci uz šo punktu, piemēro Padomes Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais laiks posms ir trīs mēneši.

4. Komiteja pieņem savu reglamentu.”

8. 11. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

“11. pants

Sākot ar... (*) Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un tās radītās sekas, ņemot vērā tehnoloģijas attīstību un satiksmes blīvuma tendenci, kā arī novērtējot direktīvas ietekmi uz iekšējo tirgu, tostarp Kopienas salās, reģionos bez pieejas jūrai un perifēros reģionos, investīciju līmeni sektorā un direktīvas ieguldījumu ilgtspējīgas transporta politikas mērķu sasniegšanā.

Ja nepieciešams, līdz ar ziņojumu iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas turpmāku pārskatīšanu.

Dalībvalstis iesniedz nepieciešamo informāciju Komisijai ne vēlāk kā... (**).”

9. tabulu II pielikumā, kurā norādīts ikgadējo maksājumu summas, aizstāj ar šādu:

	“Ne vairāk kā trīs asis	Ne mazāk kā četras asis
EURO 0 un un EURO I	1 020	1 648
EURO II un EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V un EEV	797	1 329”

10. II pielikuma pēdējo teikumu aizstāj ar šo:

“Dienas lietošanas maksa visām transportlīdzekļu kategorijām noteikta vienāda, un tās apmērs ir EUR 11.”

11. Pievieno III pielikumu, kura teksts ir šīs direktīvas I pielikumā.

12. Pievieno IV pielikumu, kura teksts ir šīs direktīvas II pielikumā.

2. pants

1. Ne vēlāk kā... (***) dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis nekavējoties par to informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šādus pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publicācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādu atsauci.

2. Dalībvalstis paziņo Komisijai to savu tiesību aktus noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva, kopā ar tabulu, kas parāda, kā šīs direktīvas noteikumi atbilst pieņemtajiem valsts noteikumiem.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briseļē,

Eiropas Parlamenta vārdā

Priekšsēdētājs

...

Padomes vārdā —

Priekšsēdētājs

...

(*) 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(**) 5 gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(***) 54 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

I PIELIKUMS

"0. PIELIKUMS

IZMEŠU ROBEŽVĒRTĪBAS

1. Transportlīdzeklis "EURO 0"

Oglekļa monoksīda (CO) masa g/kWh	Ogļūdeņražu (HC) masa g/kWh	Slāpekļa oksīdu (NOx) masa (g/kWh)
12,3	2,6	15,8

2. Transportlīdzekļi "EURO I"/"EURO II"

	Oglekļa monoksīda (CO) masa g/kWh	Ogļūdeņražu (HC) masa g/kWh	Slāpekļa oksīdu (NOx) masa (g/kWh)	Cieto daļiņu (PT) masa g/kWh
Transportlīdzeklis "EURO I"	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Transportlīdzeklis "EURO II"	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Cieto daļiņu izmešu robežvērtībai piemēro koeficientu 1,7 gadījumos, kad dzinēja darbības jauda ir 85 kW vai mazāka.

3. Transportlīdzekļi "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"/"EEV"

Oglekļa monoksīda, kopējo ogļūdeņražu, slāpekļa oksīdu un cieto daļiņu ar ESC testu noteiktais īpatsvars un izplūdes gāzu ar ERL testu noteiktā dūmainība nedrīkst pārsniegt šādas robežvērtības ⁽¹⁾:

	Oglekļa monoksīda (CO) masa g/kWh	Ogļūdeņražu (HC) masa g/kWh	Slāpekļa oksīdu (NOx) masa (g/kWh)	Cieto daļiņu (PT) masa g/kWh	Izplūdes gāzes m ⁻¹
Transportlīdzeklis "EURO III"	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Transportlīdzeklis "EURO IV"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Transportlīdzeklis "EURO V"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Transportlīdzeklis "EEV"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Pārbaudes cikls sastāv no secīgiem pārbaudes punktiem, kur katru punktu definē ātrums un griezes moments, kas dzinējam jāievēro, vienmērīgi darbojoties (ESC tests), vai īslaicīga darba apstākļos (ETC un ELR testi).

⁽²⁾ 0,13 dzinējiem, kuru cilindru bloka tilpums ir mazāks par 0,7 dm³ un nominālais ātrums pārsniedz 3 000 min⁻¹.

4. Var apsvērt turpmākas transportlīdzekļu emisijas klases, kā noteikts Direktīvā 88/77/EEK un turpmākajos grozījumos."

III PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

IZMAKSU SADALES UN AUTOCEĻA NODEVU APRĒĶINĀŠANAS PAMATPRINCIPI

Šajā pielikumā noteikti vidējo svērto autoceļa nodevu aprēķināšanas pamatprincipi, atspoguļojot 7. panta 9. punktu. Pienākums saistīt autoceļa nodevas ar izmaksām neskar dalībvalstu brīvas izvēles tiesības saskaņā ar 7.a panta 1. punktu nesegt izmaksas pilnībā no ieņēmumiem, ko dod autoceļa nodevas, vai tiesības saskaņā ar 7. panta 10. punktu mainīt īpašu autoceļa nodevu lielumu, novirzoties no vidējās summas ⁽¹⁾.

Šos principus piemēro, pilnībā ievērojot pārējos Kopienas tiesību aktos noteiktās pārējās prasības, īpaši prasību piešķirt koncesijas līgumus saskaņā ar Padomes Direktīvu 2004/18/EK un pārējiem Kopienas tiesību aktiem valsts iepirkumu jomā.

Ja dalībvalsts sāk sarunas ar vienu vai vairākām trešām personām, lai noslēgtu koncesijas līgumu par infrastruktūras posma izbūvi vai uzturēšanu, vai ar šādu mērķi iesaistās līdzīgā nolīgumā, kas balstīts uz valsts tiesību aktiem vai uz nolīgumu, kurā iesaistījusies dalībvalsts valdība, par šo principu ievērošanu spriež pēc šo sarunu iznākuma.

1. Tīkla un transportlīdzekļu definīcija

- Ja nav paredzēts piemērot vienotu autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu visā Eiropas autoautoceļu tīklā, dalībvalsts precīzi norāda to tīkla daļu vai daļas, kurās paredzēts piemērot autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu, kā arī sistēmu, ko tā izmanto, lai klasificētu transportlīdzekļus nodevu variēšanas vajadzībām. Dalībvalstis arī norāda, vai tās paplašina autoceļa nodevu iekasēšanas režīmam pakļauto transportlīdzekļu loku zem 12 tonnu robežvērtības.
- Ja dalībvalsts izlemj piemērot atšķirīgu izmaksu atgūšanas politiku sava tīkla dažādām daļām (kā to pieļauj 7.a panta 1. punkts), katrai skaidri norādītai tīkla daļai piemēro atsevišķu izmaksu aprēķinu. Dalībvalsts drīkst sadalīt savu tīklu vairākās skaidri definētās daļās, lai katrai daļai izstrādātu atsevišķus koncesijas vai tamlīdzīgus pasākumus.

2. Infrastruktūras izmaksas**2.1. Ieguldījumu izmaksas**

- Ieguldījumu izmaksās iekļauj būvniecības izmaksas (tostarp finansēšanas izmaksas) un infrastruktūras attīstības izmaksas, kā arī, ja nepieciešams, kapitālieguldījumu atdevi vai peļņas normu. Iekļauj arī zemes iegādes, plānošanas, projektēšanas, būvniecības līgumu pārraudzības un projekta vadības izmaksas, kā arī arheoloģiskās un zemes izpētes un citas attiecīgās saistītās izmaksas.
- Būvniecības izmaksu atgūšana balstās uz infrastruktūras gaidāmo tehnisko kalpošanas laiku vai uz kādu citu amortizācijas laikposmu (ne mazāku par 20 gadiem), kurš būtu uzskatāms par atbilstīgu finansēšanas apsvērumu dēļ ar koncesijas līguma starpniecību vai citādi. Amortizācijas laikposma ilgums var būt galvenais mainīgais sarunās par koncesijas līgumu izstrādi, īpaši, ja attiecīgā dalībvalsts vēlas līgumā iekļaut piemērojamās vidējās svērtās autoceļa nodevas augšējo robežvērtību-
- Neskarot ieguldījumu izmaksu aprēķinu, izmaksu atgūšanu drīkst:
 - vienmērīgi sadalīt visa amortizācijas laikposma garumā vai koncentrēt sākuma, vidējos vai beigu gados ar nosacījumu, ka šāda sadale notiek pārskatāmā veidā;
 - paredzēt autoceļu nodevas indeksāciju amortizācijas laikposmā.
- Visas sākotnējās izmaksas balstās uz nomaksātajām summām. Paredzamās izmaksas balstās uz saprātīgām izmaksu prognozēm.

⁽¹⁾ Šie nosacījumi līdz ar piedāvāto elastību, nosakot izmaksu atgūšanas sadalīšanu laikposma garumā (sk. 2.1. punkta trešo ievilkumu), nodrošina ievērojamu rezervi nodokļu noteikšanai tādā līmenī, kas pieņemams lietotājiem un kas piemēroti attiecīgās dalībvalsts konkrētajiem transporta politikas mērķiem.

- Valsts investīcijas var uzskatīt par finansiālo aizņēmumu. Sākotnējām izmaksām piemēro procentu likmi, kas vienāda ar attiecīgajā laikposmā valsts aizņēmumiem piemēroto procentu likmi.
- Smagajiem kravas transportlīdzekļiem izmaksas sadala, ievērojot objektīvus un pārskatāmus kritērijus, ņemot vērā tīklā paredzamās smago kravas transportlīdzekļu satiksmes īpatsvaru un ar to saistītās izmaksas. Smago kravas transportlīdzekļu kilometrāžu šajā nolūkā drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem "ekvivalences koeficientiem", piemēram, 4. punktā izklāstītajiem ⁽¹⁾.
- Prognozētās kapitāla atdeves vai peļņas normas rezerve ir saprātīga, ņemot vērā tirgus apstākļus, un tā drīkst būt variēta, lai stimulētu trešo apakšuzņēmēju darbības rezultātus attiecībā uz pakalpojumu kvalitātes prasībām. Kapitāla atdevi var novērtēt, izmantojot ekonomiskos rādītājus, piemēram iekšējo ieguldījumu atdevi (*internal rate of return on investment, IRR*) vai vidējo svērto kapitāla izmaksu (*weighted average costs of capital, WACC*).

2.2. Ikgadējās uzturēšanas izmaksas un rekonstrukciju izmaksas

- Šajās izmaksās iekļauj gan gadskārtējās autoceļu tīkla uzturēšanas izmaksas, gan periodiskās izmaksas saistībā ar rekonstrukciju, nostiprināšanu un seguma atjaunošanu, lai nodrošinātu tīkla funkcionalitātes līmeņa saglabāšanu nākotnē.
- Šādas izmaksas sadala starp smagajiem kravas transportlīdzekļiem un pārējiem satiksmes dalībniekiem, pamatojoties uz to faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, un tās drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem ekvivalences koeficientiem, piemēram, 4. punktā izklāstītajiem.

3. Pārvaldības, pārraudzības un autoceļu nodevas iekasēšanas izmaksas

Šajā izmaksu pozīcijā iekļauj visas izmaksas, kas radušās infrastruktūras operatoram un kas nav iekļautas 2. iedaļā, un kas attiecas uz infrastruktūras un autoceļu nodevu sistēmas ieviešanu, pārvaldību un pārraudzību. Konkrēti, tur iekļauj:

- nodevu iekasēšanas kabīņu un citu maksāšanas sistēmu būvniecības, uzstādīšanas un uzturēšanas izmaksas;
- ikdienas izmaksas, kas saistītas ar nodevu iekasēšanas sistēmas pārvaldīšanu, administrēšanu un kontroli;
- administratīvās maksas un atlīdzību saistībā ar koncesijas līgumiem;
- pārraudzības, administratīvās un pakalpojumu izmaksas saistībā ar infrastruktūras darbību.

Izmaksās var iekļaut kapitālieguldījumu atdevi vai peļņas normu, atspoguļojot nodotā riska pakāpi.

Šādas izmaksas sadala, pamatojoties uz taisnīgu un pārskatāmu pieeju, starp visām transportlīdzekļu klasēm, uz kurām attiecas nodevu iekasēšanas sistēma.

4. Smago kravas transportlīdzekļu satiksmes daļa, ekvivalences koeficienti un korekcijas mehānisms

- Autoceļu nodevas aprēķins balstīts uz smago kravas transportlīdzekļu faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, kuru, ja nepieciešams, koriģē ar ekvivalences koeficientiem, lai pienācīgi ņemtu vērā smago kravas transportlīdzekļu lietošanai paredzētās infrastruktūras paaugstinātās izbūves un remonta izmaksas.
- Turpmākajā tabulā sniegta indikatīva ekvivalences koeficientu sistēma. Ja dalībvalsts izmanto ekvivalences koeficientus, kuru likmes atšķiras no tabulā norādītajām, tos balsta uz objektīvi pamatotiem kritērijiem un dara zināmus atklātībā.

⁽¹⁾ Piemērojot ekvivalences koeficientus, dalībvalstis var ņemt vērā autoceļu būvniecības attīstību pa fāzēm vai izmantot ilgstoša lietderīgā mūža cikla pieeju.

Transportlīdzekļa klase ⁽¹⁾	Ekvivalences koeficienti		
	Rekonstrukcijas darbi ⁽²⁾	Ieguldījumi	Ikgadējā uzturēšana
No 3,5 t līdz 7,5 t, 0. klase	1	1	1
> 7,5 t, I klase	1,96	1	1
> 7,5 t, II klase	3,47	1	1
> 7,5 t, III klase	5,72	1	1

⁽¹⁾ Par transportlīdzekļu klases noteikšanu skatīt IV pielikumu.

⁽²⁾ Transportlīdzekļu klases atbilst attiecīgi ass svaram 5,5; 6,5; 7,5 un 8,5 tonnas.

- Autoceļu nodevu iekasēšanas režīmi, kas balstīti uz satiksmes intensitātes plānošanu, paredz korekcijas mehānismu, ar kura palīdzību maksas periodiski koriģē, izlabojot jebkādu kļūdainu prognožu izraisītu nepietiekamu vai pārāk augstu izmaksu atgūšanu.”

III PIELIKUMS

"IV PIELIKUMS

INDIKATĪVA TRANSPORTLĪDZEKĻU KLAŠES NOTEIKŠANA

Transportlīdzekļu klases definētas turpmākajā tabulā.

Transportlīdzekļus iedala apakškategorijs 0, I, II un III, pieaugošā secībā, atkarībā no bojājumiem, ko tie rada autoceļu segumam, (tādējādi III klase ir kategorija, kas autoceļu segumam rada vislielākos bojājumus). Pieaugot ass svaram, bojājumi pieaug eksponenciāli.

Visi mehānizētie transportlīdzekļi un transportlīdzekļu kombinācijas ar maksimāli pieļaujamo pilno masu, kas mazāka par 7,5 tonnām, pieder 0 bojājumu klasei.

Mehāniskie transportlīdzekļi

Dzenošā(s) ass(is) ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu ⁽¹⁾		Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas		Bojājumu klase
Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)		Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)		
Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
Divas assis				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Trīs assis				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Četras assis				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Balstiekārta, kas atzīta par līdzvērtīgu saskaņā ar definīciju II pielikumā Padomes Direktīvai 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/7/EK (OV L 67, 9.3.2002., 47. lpp.).

Transportlīdzekļu kombinācijas (posmaini transportlīdzekļi un autovilcieni)

Dzenošās asis ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu		Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas		Bojājumu klase
Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)		Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)		
Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
2 + 1 asis				
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	
2 + 2 asis				
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			
2 + 3 asis				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 asis				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 asis				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44"	

PAZIŅOJUMS PAR PADOMES APSVĒRUMIEM

I. Ievads

Komisija pieņēma priekšlikumu 2003. gada 23. jūlijā.

2004. gada 20. aprīlī Eiropas Parlaments pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā.

2005. gada 6. septembrī Padome pieņēma kopējo nostāju saskaņā ar Līguma 251. pantu.

Pildot savus uzdevumus, Padome ņēma vērā arī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ⁽¹⁾ un Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾.

II. Kopējās nostājas analīze

2005. gada 21. aprīlī ar ceturto mēģinājumu Padomei beidzot izdevās panākt politisku vienošanos, lai padarītu iespējamu kopējās nostājas pieņemšanu, tādējādi noslēdzot vairāk nekā 18 mēnešu ilgušo iekšējo sarunu procesu. Grūtības panākt šo vienošanos atspoguļo dažādās dalībvalstu intereses un attieksmes atkarībā gan no to ģeogrāfiskās atrašanās vietas (iekšējā tirgus centrā vai perifērijā), gan citiem faktoriem, tādiem kā to pastāvošā ceļu tīkla attīstības stadijas un to izvēlētās metodes infrastruktūras projektu finansēšanai.

Sarunas norisinājās saistībā ar politiku, kas bija izstrādāta ar Komisijas 2001. gada Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku 2010. gadam ⁽³⁾, kurā uzsvērtas efektīvas maksas noteikšanas nozīme transporta infrastruktūrā, tai kalpojot kā instrumentam dažādo transporta veidu izaugsmes līdzsvarošanai, un tādējādi risinot pieaugošās problēmas ar sastrēgumiem un kaitējumu videi.

1. Galveno politikas mērķu sasniegšana

Padome savā kopējā nostājā koncentrējas uz konkrētu papildu uzlabojumu sasniegšanu spēkā esošajā Direktīvā, lai jaunā tiesiskā struktūra atspoguļotu modernas 21. gadsimta transporta politikas vajadzības Kopienā. Kopējā nostāja jo īpaši:

- risina *sastrēgumu un videi nodarīto kaitējuma* problēmas
- nodrošina kārtību, kādā papildus *finansēt investīcijas alternatīvās infrastruktūrās* (transporta veida maiņa)
- sniedz lielāku *pārskatāmību un objektivitāti, nosakot nodevas*, kopā ar papildu "instrumentiem", lai Komisija varētu labāk uzraudzīt atbilstību
- pielāgo juridisko sistēmu *valsts un privāto partnerattiecību* modelim attiecībā uz infrastruktūras būvniecības finansēšanu.

Izmaiņas, kas atbilst šiem četriem mērķiem, ir izklāstītas turpmāk.

⁽¹⁾ OV C 241, 28.9.2004., 58. lpp.

⁽²⁾ OV L 109, 30.4.2004., 14. lpp.

⁽³⁾ COM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Risinot sastrēgumu un vides kaitējuma problēmas*

Nodevu mainīšana (7. panta 10. punkts)

Iespēja mainīt nodevas atbilstīgi EURO klasei un dienas stundai ir galvenais mehānisms, kas paredzēts, lai risinātu ar sastrēgumiem un vides kaitējumu saistītās problēmas. Padome smēlās iedvesmu no Eiropas Parlamenta (29. grozījums), ieviešot iespēju mainīt nodevas nedēļas nogalēs vai valsts brīvdienās. Tomēr mainīšana, ko atļauj ar Padomes tekstu, krietni pārsniedz 29. grozījumu. Galvenā atšķirība ir tāda, ka Parlaments dod priekšroku vispārējam ierobežojumam, lai augstākās nodevas nevarētu būt vairāk kā divreiz lielākas par zemākajām nodevām. Turpretī mainīšanai, kas saistīta ar ceļu bojājumiem (piem., svars, asu skaits), Padome vispār nenosaka ierobežojumus, un nodevu mainīšanai attiecībā uz emisijas klasi un laiku 100 % ierobežojumi ir kumulatīvi. Šī noteikuma ietekme ir tāda, ka smaga, piesārņojoša kravas automašīna, kas brauks noslogotā dienas laikā, iespējams, būs spiesta maksāt četreiz vairāk nekā vieglāka, tīrāka automašīna, kas brauks mierīgākā laikā. Šo ietekmi vēl palielina "nulles likmes" iespējamā ieviešana konkrētos dienas laikos.

Garantija tam, lai šīs jaunās iespējas neizmantotu ļaunprātīgi, ir skaidras un nepārprotamas prasības ieviešana, ka mainīšanas sistēmām jābūt ieņēmumu ziņā neitrālām un ka neparedzēta ieņēmumu pārsnieguma gadījumā tas jākompensē, turpmākos gados nodevas samazinot. Šis ieņēmumu neitralitātes princips arī ir paredzēts Parlamenta 12. grozījumā.

Otrs kopējās nostājas elements, kas attiecas uz vides un sastrēgumu jautājumiem, ir "maksas paaugstinājums", kas izklāstīts nākamajā iedaļā.

ii) *Alternatīvas infrastruktūras finansēšana*

Maksas paaugstinājums (7. panta 11. punkts)

Padome ir pieņēmusi Komisijas priekšlikumu, ka izņēmuma gadījumos ir iespējams paaugstināt nodevas kalnainos reģionos uz ceļiem, kuros ir vērojami sastrēgumi vai satiksme nodara kaitējumu dabai. Robežu šķērsošanas gadījumos ir arī saglabāts 25 % līmenis, un, nešķērsojot robežu, maksimālais līmenis ir 15 %. Parlamenta ierosinājumu (30. grozījums) attiecināt maksas paaugstinājumu arī uz piesārņotiem pilsētu reģioniem nepieņēma. Prasība par to, ka ieņēmumus no maksas paaugstinājuma jāizmanto tā paša transporta koridora TEN prioritātes projektu starpnozaru finansēšanai, ir saglabāta un nostiprināta kopējās nostājas tekstā.

Maksas paaugstinājums ir būtisks, jo tas nozīmē papildu tīro ieņēmumu (kas iekasēts papildus līdzekļiem, kas sedz izmantotā ceļa būvniecības izmaksas), kas paredzēts konkrēti alternatīvas infrastruktūras (vairumā gadījumu — dzelzceļa) finansēšanai.

iii) *Pārskatāmas un objektīvas nodevu likmes, ko uzrauga Komisija*

"Būvniecības izmaksu" definīcija (2. panta aa) punkts)

Kopējā nostājā ietverta šī jaunā definīcija, ko ierosinājusi Komisija kā līdzekli, lai definētu sākotnējās izmaksas, ko var ņemt vērā, aprēķinot nodevu likmes. Padomes tekstā pieņemts Parlamenta ierosinājums (21. grozījums) atļaut tikai daļu šo izmaksu, taču kā atsauci šādai sadalei izmanto tehnisko kalpošanas laiku, nevis amortizācijas apmērus. (Amortizāciju ir grūtāk piemērot nekā koncepciju, ka infrastruktūras būvniecību nefinansē aizņemšanās ceļā).

Atļaujamās izmaksas (7. panta 9. punkts)

Kopējā nostājā pieņemts Komisijas priekšlikums izstrādāt detalizētāku pārskatu par izmaksām, uz kurām var balstīt nodevas. Parlamenta 28. grozījuma elementi, tādi kā neapdrošinātu negadījumu izmaksu svīturošana, kapitāla atdeves ietveršana un paskaidrojums, ka šīs ir maksimālās likmes (paskaidrojums ir atrodams Padomes teksta 7.a panta 1. punktā), ir pieņemti.

Atlaides regulāriem lietotājiem (7. panta 4.b punkts un 4.c punkts)

Komisijas ierosinātais 8.b pants ir svītrots un to aizstāj ar iepriekš minētajiem noteikumiem, kuros ietverts procentu ierobežojums atlaidēm regulāriem lietotājiem. Tas ir būtisks ieguldījums, lai nodrošinātu daudz lielāku skaidrību un objektivitāti atlaižu apjomos, kas atļauti saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

Metodoloģija/Aprēķināšanas principi (III pielikums)

Komisijas ierosinātā īsā metodoloģija ir paplašināta un uzlabota, pārveidojot to par visaptverošu izmaksu aprēķināšanas un piešķiršanas principu kopumu. Tie ir saistoši visām nodevu sistēmām, ko ievieš nākotnē, lai arī netiešā veidā sistēmām, kas balstītas uz koncesijas tiesību piešķiršanu. Komisija var atjaunināt un izskaidrot šos principus ar komitoloģijas palīdzību.

Sistēmas uzraudzība (7.a pants)

Pieņemot Parlamenta ierosinājumu svītrot noteikumus, kuru mērķis ir izveidot neatkarīgas infrastruktūras uzraudzības iestādes dalībvalstīs (18. un 38. grozījums), Komisijas uzdevums pārraudzīt sistēmu un pārbaudīt jaunās nodevu kārtības atbilstību spēkā esošajiem noteikumiem ir turpmāk apskatīts 7.a punktā.

iv) *Atbilstība valsts un privātā sektora partnerībām (PPP)*

Īpaši noteikumi koncesijas tiesību piešķiršanas līgumiem

Nemot vērā to, ka uz koncesijas tiesību piešķiršanu balstītas valsts un privātā sektora partnerības kļūst par visbiežāk izmantotajiem finansēšanas un jaunas infrastruktūras būvniecības līdzekļiem, Padome jaunajā kopējās nostājas tekstā ir ieviesusi vairākus elementus, ar kuriem mēģina nodrošināt, ka Direktīva atbilst PPP reālajai situācijai. Šīs izmaiņas, kas ir Padomes reakcija uz Parlamenta 9., 33. un 52. grozījumā paustajām bažām, ir šādas:

- īpaša attieksme pret līgumiem “būvniecības izmaksu” definīcijā 2. panta aa) punktā;
- 7. panta 9. punktā atzīts, ka nodevas var ietvert peļņas normu;
- uzraudzības sistēmas “netieša piemērošana” koncesijas līgumiem, kas noteikta 7.a pantā.

2. Citi būtiski jautājumi**Nodevu ieņēmumu hipotēka/iezīmēšana (9. panta 2. punkts)**

Padome pilnībā pieņēma jūtīgo kompromisu, ko ierosinājis Eiropas Parlaments attiecībā uz šo jautājumu 48. grozījumā. No maksas paaugstinājuma gūto ieņēmumu striktu paredzēšanu (7. panta 11. punkts) atkārtotai investēšanai atbilstīgā TEN projektā saglabā.

Ārējās vides izmaksas

Izskatījusi Parlamenta 2., 17., 25., 28., 41. un 50. grozījumu, Padome izvēlējās sekot Komisijas ierosinājumam un saglabāt pašreizējo sistēmu, kas balstīta uz infrastruktūras izmaksu segšanu.

Darbības joma (7. panta 1. un 2. punkts)

Saskaņā ar Komisijas priekšlikumu dalībvalstīm piemērotu "visu vai neko" nodevu sistēmu, kas attiektos uz visiem TEN maršrutiem un visiem transportlīdzekļiem, kas smagāki par 3,5 tonnām. Padome uzskatīja, ka šāda darbības joma radītu lielu šķērslī nodevu sistēmu ieviešanai daudzās dalībvalstīs, kur sabiedrībai nav pieņemama nodevu iekasēšana. Komisijas priekšlikums kā tāds varētu nopietni iedragāt galveno mērķi tuvoties sistēmai, kuras lietotāji sniedz lielāku ieguldījumu viņu izmantotās transporta infrastruktūras izmaksu segšanā. Padome tā vietā ir izvēlējusies programmu, kurā nosaka, ka ja transportlīdzeklim, kurš sver 3,5 tonnas vai vairāk, TEN maršrutā jāmaksā nodevas, piemērojami Kopienas noteikumi, taču dalībvalstis saglabā iespēju lemt, kurām TEN tīkla daļām piemērot nodevas un vai ierobežot nodevu uzlikšanu smagākiem transportlīdzekļiem.

Citās Direktīvas vietās Padome ir centusies ierobežot Komisijas ierosināto elastību, kas ļautu dalībvalstīm uzlikt ļoti augstas nodevas konkrētos maršrutos (piemēram, maršrutos ar lielu tranzīta satiksmes proporciju). Piemēram, Komisijas ierosinātais 7. panta 10. punkta c) apakšpunkts, ar ko atļāva mainīgas nodevas konkrētos ceļu tīkla maršrutos, ir svītrots.

Kompensācija ceļu izmantotājiem

Tāpat kā Eiropas Parlaments (skatīt 36. grozījumu), arī Padome bija nobažījusies, ka Komisijas priekšlikumā izvēlētajiem līdzekļiem kompensēt transportuzņēmumiem visas jaunās izmaksas, ko rada nodevu sistēmas, proti, samazinot transportlīdzekļu nodokļus, varētu būt diskriminējoša ietekme. Padome arī neredzēja iemeslu "atsaukt" transportlīdzekļu nodokļu saskaņošanu, kas panākta ar spēkā esošo Direktīvu. Komisijas ierosinātais 7.b pants tādēļ ir svītrots no Padomes teksta un aizstāts ar 10. apsvērumu, kas attiecas arī uz citiem kompensācijas sniegšanas veidiem, tādiem kā degvielas nodokļu samazinājums, izmantojot Parlamenta 13. grozījumā pausto ideju.

3. Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

Padomes reakcija uz 2., 9., 12., 13., 17., 18., 21., 25., 28., 29., 30., 33., 36., 38., 41., 48., 50. un 52. grozījumu ir izklāstīta iepriekš saistībā ar galvenajiem jautājumiem.

Papildus Padome ir pilnībā daļēji vai pēc būtības pieņēmusi 3., 4., 10., 22., 24., 34., 39., 42. un 43. grozījumu.

III. Secinājumi

Intensīvie un ilgstošie centieni Padomē panākt vienošanos par šo kopējo nostāju atspoguļo skaidru apzināšanos par šā jautājuma nozīmi Kopienas plašākā transporta politikā. Ar kopējo nostāju izveido juridisku sistēmu maksas noteikšanai, kas ir skaidrāka un vienkāršāk īstenojama pārredzamā, objektīvā un godīgā veidā, bet tajā pašā laikā sniedz jaunas iespējas likumīgi izmantot nodevas kā instrumentu, lai cīnītos ar Kopienai aktuālajām vides un sastrēgumu problēmām. Teksts panāk reālus, identificējamus un taustāmus uzlabojumus 1999. gada Direktīvā, uzmanīgi balansējot starp vajadzību tuvoties ilgtspējīgai transporta politikai un pareizi funkcionējošu iekšējo tirgu.

KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 34/2005,**ko Padome pieņēmusi 2005. gada 23. septembrī****nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes ... Direktīvu 2005/.../EK, kas attiecas uz tieša patēriņa energoefektivitāti un energopakalpojumiem un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 93/76/EEK**

(2005/C 275 E/02)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar procedūru, kas noteikta Līguma 251. pantā ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas Kopienā jāuzlabo tieša patēriņa energoefektivitāte un enerģijas pieprasījuma vadība, kā arī jāveicina atjaunojamās enerģijas ražošana, jo ir salīdzinoši ierobežotas iespējas īsā līdz vidējā termiņā citādi iespaidot enerģijas piegādes un sadales nosacījumus, attīstot jaunas spējas vai uzlabojot pārvadi un sadali. Tādējādi šī direktīva veicina piegādes drošumu.
- (2) Paaugstināta tieša patēriņa energoefektivitāte arī veicinās primārā enerģijas patēriņa samazināšanos, kā arī CO₂ un citu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju samazināšanos. Emisija turpina pieaugt, tāpēc kļūst arvien grūtāk pildīt Kioto saistības. Cilvēka darbības rezultātā radušās siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisija enerģētikas sektorā sasniedz 78 % no visas Kopienas emisijas. Sestā vides rīcības programma, kas noteikta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK ⁽⁴⁾, paredz, ka emisija jāsamazina vēl vairāk, lai sasniegtu ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām noteikto ilgtermiņa mērķi stabilizēt siltumnīcas efektu izraisīto gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, kas nepieļautu bīstamu cilvēka darbības radītu ietekmi uz klimata sistēmu.
- (3) Paaugstinot tieša patēriņa energoefektivitāti, ekonomiski izdevīgā veidā varēs izmantot potenciālo enerģijas ietaupījumu finanšu vērtību. Energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumi varētu īstenot šo enerģijas ietaupījumu un tādējādi palīdzēt samazināt Eiropas Kopienas atkarību no enerģijas importa. Turklāt pāreja uz enerģētikas ziņā

efektīvākām tehnoloģijām var uzlabot jauninājumus Kopienā, kā arī Kopienas konkurētspēju, kā uzsvērts Lisabonas stratēģijā.

- (4) Komisijas paziņojumā par Eiropas Klimata pārmaiņu programmas pirmā posma īstenošanu direktīva par enerģijas pieprasījuma vadību ir minēta kā viens no prioritāriem pasākumiem, kas jāveic Kopienas līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām.
- (5) Šī direktīva ir saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/54/EK (2003. gada 26. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un ar ko atceļ Direktīvu 96/92/EK ⁽⁵⁾, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/55/EK (2003. gada 26. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz dabasgāzes iekšējo tirgu un ar ko atceļ Direktīvu 98/30/EK ⁽⁶⁾, kas sniedz iespēju energoefektivitāti un pieprasījuma vadību izmantot kā alternatīvas jaunām piegādēm un aizsargāt vidi, tādējādi ļaujot dalībvalstu iestādēm cita starpā izsludināt konkursu attiecībā uz jaunām spējām vai izvēlēties pasākumus energoefektivitātes un patēriņa vadības jomā, tostarp "balto apliecību" sistēmu.
- (6) Šī direktīva neskar Direktīvas 2003/54/EK 3. pantu, kurā noteikta prasība visām dalībvalstīm nodrošināt to, lai visi mājāsaimniecību patērētāji un, ja dalībvalstis uzskata par vajadzīgu, mazie uzņēmumi varētu saņemt universālu pakalpojumu, respektīvi, tiesības saņemt konkrētas kvalitātes elektroenerģijas piegādi savā teritorijā par saprātīgām, viegli un skaidri salīdzināmām un pārredzamām cenām.
- (7) Elektroenerģijas, dabasgāzes, akmeņogļu un lignīta, apkures un atsevišķos gadījumos komunālās apkures un dzesēšanas mazumtirdzniecības tirgus liberalizācija tiešiem patērētājiem gandrīz visur ir uzlabojusi efektivitāti un pazeminājusi cenas attiecībā uz enerģijas ražošanu, transformāciju un sadali. Šī liberalizācija neizraisīja ievērojamu konkurenci starp produktiem un pakalpojumiem, kas būtu paaugstinājusi energoefektivitāti no pieprasījuma puses.

⁽¹⁾ OV C 120, 20.5.2005., 115. lpp.⁽²⁾ OV C 318, 22.12.2004., 19. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2005. gada 7. jūnija Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts), Padomes ... Kopējā nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).⁽⁴⁾ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.⁽⁵⁾ OV L 176, 15.7.2003., 37. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2004/85/EK (OV L 236, 7.7.2004., 10. lpp.).⁽⁶⁾ OV L 176, 15.7.2003., 57. lpp.

- (8) Padome savā 1998. gada 7. decembra Rezolūcijā par energoefektivitāti Eiropas Kopienā ⁽¹⁾ atbalstīja mērķi visā Kopienā līdz 2010. gadam uzlabot tieša patēriņa enerģijas intensitāti par vēl vienu procenta punktu gadā.
- (9) Tādēļ dalībvalstīm būtu jānosaka indikatīvi valsts mērķi, lai veicinātu tieša patēriņa energoefektivitāti savā valstī un nodrošinātu energoapgādes pakalpojumu tirgus pastāvīgu izaugsmi un dzīvotspēju, tādējādi veicinot Lisabonas stratēģijas īstenošanu. Nosakot indikatīvus valsts mērķus tieša patēriņa energoefektivitātes veicināšanai, tiek nodrošināta efektīva sinerģija ar citiem Kopienas tiesību aktiem, kuru piemērošana veicina šo valsts mērķu sasniegšanu.
- (10) Ar šo direktīvu dalībvalstīm prasa veikt darbības, īstenojot to mērķus atkarībā no šo darbību ietekmes uz enerģijas tiešajiem patērētājiem. Dalībvalstu darbību galarezultāts ir atkarīgs no daudziem ārējiem faktoriem, kas iespaido patērētāju uzvedību saistībā ar to enerģijas izmantošanu un to gribu pielietot enerģijas taupīšanas metodes un enerģiju taupošas ierīces. Tādēļ, lai arī dalībvalstis apņemas īstenot centienus mērķa sasniegšanai, valsts enerģijas taupības mērķis pēc būtības ir indikatīvs un nesatur juridiski saistošu pienākumu dalībvalstīm sasniegt mērķi — 6 %.
- (11) Cenšoties paaugstināt energoefektivitāti tehnoloģisku, uzvedības un/vai citu ekonomisku izmaiņu dēļ, būtu jāizvairās no būtiskas negatīvas ietekmes uz vidi, kā arī būtu jāievēro sociālās prioritātes.
- (12) Tieša patēriņa energoefektivitāti var uzlabot, palielinot energopakalpojumu pieejamību un pieprasījumu pēc tiem, ka arī izmantojot citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus.
- (13) Lai īstenotu enerģijas taupīšanas potenciālu dažos tirgus segmentos, kuros parasti komerciāli nepārdod energoauditu, piemēram, mājāsaimniecībās, dalībvalstīm būtu jānodrošina energoaudita pieejamība.
- (14) Padomes 2000. gada 5. decembra secinājumos energoapgādes pakalpojumu veicināšana, attīstot Kopienas stratēģiju, ir minēts kā prioritārs darbības virziens energoefektivitātes paaugstināšanā.
- (15) Enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmu operatori un enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi var paaugstināt energoefektivitāti Eiropas Kopienā, ja to pārdotie energopakalpojumi ietver efektīvu tiešo patēriņu tādās jomās kā tīkamas temperatūras uzturēšana telpās, mājāsaimniecību apgāde ar karsto ūdeni, dzesēšana, produktu ražošana, apgaismojums un dzinējspēks. Enerģijas sadalīšanas uzņēmumu, sadales sistēmu opera-
- toru un enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumu peļņas maksimizācija tādējādi ir vairāk atkarīga no energopakalpojumu pārdošanas pēc iespējas lielākam patērētāju skaitam nekā no iespējami lielāka enerģijas daudzuma pārdošanas katram patērētājam.
- (16) Pilnībā ņemot vērā tirgus dalībnieku organizāciju valstī enerģētikas nozarē un lai veicinātu energopakalpojumus un pasākumus energoefektivitātes paaugstināšanai, kas noteikti šajā direktīvā, dalībvalstīm būtu jābūt iespējai enerģijas sadalīšanas uzņēmumiem, sadales sistēmas operatoriem vai enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumiem, vai, attiecīgajā gadījumā, diviem vai trim no šiem tirgus dalībniekiem, noteikt par pienākumu sniegt šādus pakalpojumus un piedalīties šādos pasākumos.
- (17) Inovatīva prakse, kas būtu jāstimulē, ir trešo personu finansēšanas pasākumu izmantošana. Saskaņā ar tiem saņēmējs izvairās no investīciju izmaksām, trešās personas veikto investīciju un aizdevuma procentu atmaksai izmantojot daļu no tā enerģijas ietaupījuma finanšu vērtības, kurš ir radies šīs trešās personas veikto investīciju rezultātā.
- (18) Lai nodrošinātu to, ka tarifi un citi noteikumi ar tīkla starpniecību piegādātajai enerģijai vairāk novestu pie enerģijas efektīvas tiešas patērēšanas, būtu jālikvidē nepamatoti stimuli, kas saistīti ar patērētās enerģijas apjomu.
- (19) Katras dalībvalsts valsts sektoram būtu jārāda labs piemērs attiecībā uz investīcijām, uzturēšanu un citiem izdevumiem, kas saistīti ar enerģiju patērējošām iekārtām, energopakalpojumiem un citiem ar energoefektivitāti saistītiem pasākumiem. Tādēļ būtu jānodrošina valsts sektoru iestrādāt ar energoefektivitātes paaugstināšanu saistītus apsvērumus to investīcijās, nolietojuma atskaitījumos un darba budžetos. Ņemot vērā to, ka administratīvās struktūras dažādās dalībvalstīs ir ļoti atšķirīgas, reģionālajā un/vai vietējā līmenī būtu jāpieņem dažādu veidu pasākumi, kurus varētu veikt valsts sektors.
- (20) Energopakalpojumus, energoefektivitātes paaugstināšanas programmas un citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, ko īsteno, lai taupītu enerģiju, var papildināt un/vai īstenot ar brīvprātīgu vienošanos starp ieinteresētajām pusēm un neatkarīgiem publiskā sektora dalībniekiem, ko ieeļ dalībvalstīs.
- (21) Nosakot energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, būtu jāņem vērā efektivitātes ieguvumus no rentablu jauninājumu plašas izmantošanas, tādu kā, piemēram, elektroniskie skaitītāji.

⁽¹⁾ OV C 394, 17.12.1998., 1. lpp.

(22) Lai tiešie patērētāji būtu labāk informēti, pieņemot lēmumus saistībā ar enerģijas patēriņu to individuālām vajadzībām, viņiem būtu jānodrošina pietiekams informācijas daudzums par šo tēmu, piemēram, informācija par pieejamajiem energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumiem, salīdzināmi tiešo patērētāju profili vai objektīvas tehniskas specifikācijas enerģijas izmantošanas ierīcēm, kuras var ietvert "Factor Four" vai līdzīgas ierīces.

(23) Līdz ar šīs direktīvas pieņemšanu visi būtiskie noteikumi Padomes Direktīvā 93/76/EEK (1993. gada 13. septembris) par oglekļa dioksīda emisiju samazināšanu, uzlabojot enerģijas izmantošanas efektivitāti (SAVE) ⁽¹⁾, būs ietverti citos Kopienas tiesību aktos un tādejādi Direktīva 93/76/EEK būtu jāatceļ.

(24) Tā kā dalībvalstis nevar sekmīgi sasniegt šīs direktīvas mērķus, proti, veicināt enerģijas tieša patēriņa energoefektivitāti un attīstīt energopakalpojumu tirgu, un to var veiksmīgāk panākt Kopienas līmenī, Kopiena var noteikt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva paredz tikai darbības, kas vajadzīgas šī mērķa sasniegšanai.

(25) Šīs direktīvas īstenošanai nepieciešamie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijas piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾,

b) izveidojot nosacījumus energopakalpojumu tirgus attīstībai un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu nonākšanai pie tiešajiem patērētājiem.

2. pants

Darbības joma

Šī direktīva attiecas uz:

a) energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu sniedzējiem, tostarp enerģijas sadalīšanas uzņēmumiem, sadales sistēmas operatoriem un enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumiem. Dalībvalstis var nepiemērot direktīvas 6. un 13. pantu attiecībā uz maziem sadalīšanas uzņēmumiem, maziem sadales sistēmas operatoriem un maziem enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumiem;

b) tiešajiem patērētājiem. Tomēr direktīvu nepiemēro tiem uzņēmumiem, kas iesaistīti to kategoriju darbībās, kas uzskaitītas I pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK ⁽³⁾, kā arī tām transporta uzņēmumu daļām, kas pirmām kārtām izmanto aviācijas un kuģu uzpildes degvielu;

c) bruņotajiem spēkiem, ciktāl tās piemērošana nav pretrunā ar bruņoto spēku darbību būtību un primāro mērķi, un izņemot attiecībā uz materiāliem, kurus izmanto tikai militāriem mērķiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

a) "enerģija": komerciāli pieejamas enerģijas visi veidi, tostarp elektroenerģija, dabasgāze (tostarp sašķidrināta dabasgāze un sašķidrināta naftasgāze), jebkāda apkurei vai dzesēšanai (tostarp komunālajai apkurei un dzesēšanai) izmantojama degviela, ogles, lignīts, kūdra, transporta degviela (izņemot aviācijas un kuģu uzpildes degvielu), kā arī biomasas, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/77/EK (2001. gada 27. septembris) par tādas elektroenerģijas pielietojuma veicināšanu iekšējā elektrības tirgū, kas ražota, izmantojot neizsīkstošos enerģijas avotus ⁽⁴⁾;

b) "energoefektivitāte": attiecība starp iegūto jaudu, pakalpojumu, precēm vai enerģiju un ieguldīto enerģiju;

c) "energoefektivitātes paaugstināšana": tieša patēriņa energoefektivitātes paaugstināšana tehnoloģisku, uzvedības un/vai ekonomisku izmaiņu rezultātā;

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS UN DARBĪBAS JOMA

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir veicināt tieša patēriņa energoefektivitātes rentablu paaugstināšanu dalībvalstīs:

a) nosakot vajadzīgos indikatīvos mērķus, kā arī mehānismus, stimulus, kā arī institucionālu, finansiālu un juridisku pamatu, lai novērstu esošos tirgus ierobežojumus un nepilnības, kas traucē panākt efektīvu enerģijas tiešu patēriņu;

⁽¹⁾ OV L 237, 22.9.1993., 28. lpp.

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽³⁾ OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/11/EK (OV L 338, 13.11.2004., 18. lpp.).

⁽⁴⁾ OV L 283, 27.10.2001., 33. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

- d) “enerģijas ietaupījums”: ietaupītās enerģijas apjoms, ko nosaka, izmērot un/vai aplēšot patēriņu pirms un pēc viena vai vairāku energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu īstenošanas, to darot normālos ārējos apstākļos, kas ietekmē enerģijas patēriņu;
- e) “energopakalpojums”: fizisks labums, ieguvums vai prece, kas ir iegūta no enerģijas un energoefektīvas tehnoloģijas apvienojuma, kas var iekļaut darbības, uzturēšanas un kontroles darbības, kas vajadzīgas pakalpojuma sniegšanai, kuru sniedz, pamatojoties uz līgumu un kurš parasti izraisa pārbaudāmu un izmērāmu vai aplēšamu energoefektivitātes paaugstinājumu;
- f) “energoefektivitātes mehānismi”: vispārēji tiesību akti, kurus izmanto valdības vai valsts iestādes, lai izstrādātu pamatu atbalstam vai stimulus tirgus dalībniekiem, lai tie sniegtu un pirktu energopakalpojumus vai citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus;
- g) “energoefektivitātes paaugstināšanas programmas”: darbības, kas koncentrētas uz tiešo patērētāju grupām un kuras parasti izraisa pārbaudāmu un izmērāmu vai aplēšamu energoefektivitātes paaugstinājumu;
- h) “energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumi”: visas darbības, kas parasti izraisa pārbaudāmu un izmērāmu vai aplēšamu energoefektivitātes paaugstinājumu;
- i) “energopakalpojumu uzņēmums” (EAPU): fiziska vai juridiska persona, kas sniedz energoapgādes pakalpojumus un/vai citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus patērētāja iekārtās vai telpās un, to darot, uzņemas noteiktu finansiālu risku. Maksājums par sniegtajiem pakalpojumiem (pilnībā vai daļēji) pamatojas uz sasniegumiem energoefektivitātes paaugstināšanas jomā, kā arī uz to, vai ir izpildīti citi darbības kritēriji, par kuriem panākta vienošanās;
- j) “energoefektivitātes paaugstināšanas līgums” (EPL): līgums starp saņēmēju un piegādātāju (parasti EAPU) par kādu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu, ja samaksa par investīcijām šajos pasākumos notiek atbilstīgi energoefektivitātes paaugstinājumam, par kuru panākta vienošanās līgumā;
- k) “trešo personu finansējums”: līgums, kurā iesaistīta trešā persona — papildus enerģijas piegādātājam un labuma saņēmējam no energoefektivitātes paaugstināšanas pasākuma — kura nodrošina pasākumam kapitālu un kura pieprasa no saņēmēja samaksu, kas ir līdzvērtīga daļai no enerģijas ietaupījuma, kurš panākts energoefektivitātes paaugstināšanas pasākuma īstenošanas rezultātā. Šī trešā persona nevar būt EAPU;
- l) “energoaudits”: sistemātiska procedūra, lai iegūtu piemērotu informāciju par ēkas vai ēku grupas, rūpnieciskās darbības un/vai iekārtas, vai arī privāto vai publisko pakalpojumu faktisko enerģijas patēriņa profilu, noteiktu skaitliskā izteiksmē rentablas enerģijas ietaupījuma iespējas un rezultātus apkopotu ziņojumā;
- m) “finansiāli instrumenti enerģijas ietaupīšanai”: visi finansiāli instrumenti, tādi kā fondi, subsīdijas, nodokļu atlaides, kredīti, trešo personu finansējums, energoefektivitātes paaugstināšanas līgumi, ietaupījumu garantijas līgumi, enerģētikas pakalpojumi no ārpusē un citi saistīti līgumi, kurus tirgū ir darījušas pieejamus valsts vai privātas institūcijas, lai daļēji vai pilnībā segtu sākotnējās projekta izmaksas energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu īstenošanai;
- n) “tiešais patērētājs”: fiziska vai juridiska persona, kas iepērk enerģiju personīgam tiešam patēriņam;
- o) “enerģijas sadalīšanas uzņēmums”: fiziska vai juridiska persona, kas ir atbildīga par enerģijas transportēšanu, piegādājot to tiešajiem patērētājiem un sadales stacijām, kuras pārdod enerģiju tiešajiem patērētājiem. Šī definīcija neatiecas uz elektroenerģijas un dabasgāzes sadales sistēmu operatoriem, uz kuriem attiecas p) punkts;
- p) “sadales sistēmas operators”: fiziska vai juridiska persona, kas ir atbildīga par elektroenerģijas vai dabasgāzes sadales sistēmas darbību, uzturēšanas nodrošināšanu un vajadzības gadījumā attīstību noteiktā teritorijā, un attiecīgā gadījumā — par tās savienošanu ar citām sistēmām, kā arī par sistēmas spēju ilgtermiņā atbilst pamatotām prasībām attiecībā uz elektroenerģijas vai dabasgāzes sadali;
- q) “enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmums”: fiziska vai juridiska persona, kas pārdod enerģiju tiešajiem patērētājiem;
- r) “mazs sadalīšanas uzņēmums, mazs sadales sistēmas operators un mazs enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmums”: fiziska vai juridiska persona, kas pārdod enerģiju tiešajiem patērētājiem un kas sadala vai pārdod enerģiju, kuras ekvivalents ir mazāks par 100 GWh gadā vai kas nodarbina mazāk par 10 personām, vai kuras gada apgrozījums un/vai kopējā gada bilance nepārsniedz 2 miljonus EUR. Piemērojot šīs robežvērtības, transporta degvielu sadalīšanu vai pārdošanu skata atsevišķi no citu enerģijas veidu sadalīšanas vai pārdošanas;
- s) “baltās apliecības”: neatkarīgu sertifikācijas iestāžu izsniegtas apliecības, kas apliecina tirgus dalībnieku pieteiktos enerģijas ietaupījumus, kuri panākti, īstenojot energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus.

II NODAĻA

ENERĢIJAS IETAUPIJUMA MĒRĶI

4. pants

Vispārējs mērķis

1. Dalībvalstis pieņem un cenšas sasniegt vispārējo valsts indikatīvo ietaupījuma 6 % apmērā mērķi šīs direktīvas piemērošanas sestajā gadā, kas sasniedzams, piemērojot energopakalpojumus un citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus. Dalībvalstis veic rentablus, praktiski piemērojamus un adekvātus pasākumus, lai sekmētu šā mērķa sasniegšanu.

Šo valsts indikatīvo ietaupījuma mērķi nosaka un aprēķina atbilstīgi I pielikumā noteiktajiem noteikumiem un metodei. Enerģijas ietaupījuma salīdzināšanas nolūkos, kā arī konvertējot uz salīdzināmu vienību, piemēro II pielikumā noteiktos pārrēķina koeficientus, izņemot gadījumus, kad var būt pamatota citu pārrēķina koeficientu izmantošana. Atbilstīgu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu piemēri ir iekļauti III pielikumā. Vispārēja sistēma enerģijas ietaupījumu mērīšanai un pārbaudei ir izklāstīta IV pielikumā.

2. Pirmajam saskaņā ar 14. pantu iesniedzamajam ziņojumam dalībvalstis nosaka starpposma valsts indikatīvo ietaupījumu mērķi šīs direktīvas piemērošanas trešajam gadam. Šis starpposma mērķis ir reāls un tas ir saskaņā ar 1. punktā minēto vispārējo indikatīvo ietaupījuma mērķi.

3. Dalībvalstis vienai vai vairākām jaunām vai esošām iestādēm vai aģentūrām uztic vispārēju kontroli un atbildību par sistēmas pārraudzību, kas ir izveidota saistībā ar 1. punktā minēto mērķi. Šīs institūcijas pēc tam pārbauda enerģijas ietaupījumus, kas radušies energopakalpojumu un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu īstenošanas rezultātā, tostarp tādu kā esošie valsts energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumi, un ziņo par rezultātiem.

4. Pēc tam, kad būs pārskatīti pirmie trīs šīs direktīvas piemērošanas gadi un par tiem būs iesniegts ziņojums, Komisija izskatīs, vai ir nepieciešams iesniegt direktīvas priekšlikumu, lai, izmantojot "baltās apliecības", paaugstinātu energoefektivitāti ar tirgus metožu palīdzību.

5. pants

Tieša patēriņa energoefektivitāte valsts sektorā

1. Dalībvalstis gādā par to, lai valsts sektors darbotos kā paraugs saistībā ar šo direktīvu.

Šajā nolūkā tās nodrošina, lai valsts sektors veiktu vismaz vienu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu, un koncentrējas uz rentabliem pasākumiem, kas rada lielāko enerģijas ietaupījumu īsākajā laika posmā. Šādus pasākumus veic atbilstīgā valsts, reģionālajā un/vai vietējā līmenī, un tie var ietvert iniciatīvas tiesību aktiem un/vai brīvprātīgas vienošanās vai citas shēmas, kurām ir līdzvērtīga ietekme. Neskarot valsts un Kopienas tiesību aktus valsts iepirkuma jomā, šādus pasākumus var izvēlēties no V pielikumā iekļautā indikatīvā saraksta. 14. pantā minētajos ziņojumos dalībvalstis uzrauga valsts sektora veikumu saistībā ar valsts indikatīvo ietaupījumu mērķi.

2. Dalībvalstis vienai vai vairākām jaunām vai esošām institūcijām uztic administratīvu, vadības un īstenošanas atbildību energoefektivitātes paaugstināšanas prasību integrāciju, kā minēts 1. punktā. Tās var būt tās pašas iestādes vai aģentūras, kas aprakstītas 4. panta 3. punktā.

III NODAĻA

TIEŠA PATĒRIŅA ENERGOEFECTIVITĀTES UN ENERGOPAKALPOJUMU VEICINĀŠANA

6. pants

Enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmu operatori un enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi

1. Dalībvalstis nodrošina, lai enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmu operatori un/vai enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi:

a) pēc lūguma, bet ne vairāk kā reizi gadā iesniegtu apkopotu statistisku informāciju par to tiešajiem patērētājiem iestādēm vai aģentūrām, kas minētas 4. panta 3. punktā, vai citai nozīmētai institūcijai, ja vien tā savukārt saņemto informāciju iesniedz minētajai iestādei vai aģentūrai. Šī informācija ir pietiekama energoefektivitātes paaugstināšanas programmu pareizai izstrādei un īstenošanai, kā arī tam, lai varētu veicināt un uzraudzīt energopakalpojumus un citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus. Tajā var iekļaut vēsturisku informāciju un tajā iekļauj aktuālo informāciju par gala patērētāju patēriņu, tostarp, attiecīgajā gadījumā, par noslodzes profiliem, patērētāju segmentāciju, kā arī patērētāju ģeogrāfisko izvietojumu, saglabājot tās informācijas integritāti un konfidencialitāti, kura ir privāta vai satur komercnoslēpumu, saskaņā ar piemērojamiem Kopienas tiesību aktiem;

b) atturētos no jebkādam darbībām, kas varētu kavēt energopakalpojumu un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu pieprasījumu un sniegšanu, vai arī traucēt energopakalpojumu un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu tirgus attīstību. Attiecīgās dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai pārtrauktu šādas darbības, ja tādas notiek.

2. Dalībvalstis:

a) izvēlas vienu vai vairākas šādas prasības, kas enerģijas sadalīšanas uzņēmumiem, sadales sistēmu operatoriem un/vai enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumiem tieši un/vai netieši jāizpilda ar citu energopakalpojumu vai energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu sniedzēju starpniecību:

i) nodrošināt, ka tiešajiem patērētājiem tiek piedāvāti energopakalpojumi par konkurētspējīgu cenu, kā arī reklamēt tos; vai

ii) nodrošināt, ka tiešajiem patērētājiem ir pieejams neatkarīgi veikts energoaudits un/vai energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumi, kā arī reklamēt tos, kā noteikts 9. panta 2. punktā un 12. pantā; vai

iii) piedalīties 11. pantā minētajos fondos un finansēšanas mehānismos. Šo ieguldījumu apjoms atbilst aptuvenām to darbību izmaksām, kas minētas šajā punktā, un to apmēru nosaka, vienojoties ar 4. panta 3. punktā minētajām iestādēm vai aģentūrām; un/vai

b) nodrošina, lai būtu izveidotas brīvprātīgas vienošanās un/vai citas uz tirgu orientētas shēmas, tādas kā baltās apliecības, kurām ir līdzvērtīga ietekme kā vienai vai vairākām a) apakšpunktā minētajām prasībām. Attiecīgā dalībvalsts pārrauga un uzrauga šīs brīvprātīgas vienošanās, lai nodrošinātu, lai tām faktiski būtu līdzvērtīga ietekme kā vienai vai vairākām a) apakšpunktā minētajām prasībām.

3. Dalībvalsts nodrošina, lai būtu pietiekami stimuli, godīga konkurence un vienlīdzīgi apstākļi tirgus dalībniekiem, kas nav enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmu operatori un/vai enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi, tādi kā EAPU, enerģijas ierīču uzstādīšanas uzņēmumi, enerģētikas padomdevēja un konsultāciju uzņēmumi — lai neatkarīgi piedāvātu un īstenotu energopakalpojumus, energoauditu un energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, kā aprakstīts 2. punkta a) apakšpunkta ii) daļā.

4. Saskaņā ar 2. un 3. punktu dalībvalsts var uzlikt pienākumus sadales sistēmu operatoriem tikai gadījumā, ja šie pienākumi atbilst prasībām saistībā ar atsevišķu uzskaiti, kas noteiktas Direktīvas 2003/54/EK 19. panta 3. punktā un Direktīvas 2003/55/EK 17. panta 3. punktā.

5. Šī panta īstenošana neskar atkāpes vai izņēmumus saskaņā ar Direktīvu 2003/54/EK un 2003/55/EK.

7. pants

Informācijas pieejamība

Dalībvalsts nodrošina, ka informācija par energoefektivitātes mehānismiem un finansiālo un tiesisko pamatu, ko pieņem nolūkā sasniegt valsts indikatīvo ietaupījuma mērķi, ir pārredzama un ir plaši izplatīta atbilstīgajiem tirgus dalībniekiem.

8. pants

Kvalifikācijas, akreditācijas un sertifikācijas shēmu pieejamība

Lai sasniegtu augstu tehniskās kompetences, objektivitātes un uzticamības līmeni, dalībvalsts vajadzības gadījumā nodrošina, ka ir piemērotas atbilstīgas kvalifikācijas, akreditācijas un/vai sertifikācijas shēmas energopakalpojumu sniedzējiem, energoaudita veicējiem un citu energoefektivitātes pasākumu īstenošanai, kā minēts 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) daļā.

9. pants

Enerģijas taupīšanas finansiālie instrumenti

1. Dalībvalsts atceļ vai groza savas valsts tiesību aktus, kas ir nevajadzīgi vai neproporcionāli kavē vai ierobežo enerģijas taupīšanas finansiālo instrumentu izmantošanu energopakalpojumu un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pakalpojumu tirgū, izņemot tiesību aktus, kuriem ir nepārprotami fiskāls raksturs.

2. Dalībvalsts dara pieejamus esošajiem un iespējamajiem energopakalpojumu un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu pircējiem valsts un privātajā sektorā līgumu paraugus šiem finansiālajiem instrumentiem. Tos var sagatavot iestādes vai aģentūras, kas minētas 4. panta 3. punktā.

10. pants

Energoefektīvi tarifi un citi noteikumi ar tīkla starpniecību piegādājamajai enerģijai

1. Dalībvalsts nodrošina, ka tiek atcelti transportēšanas un sadales tarifi iestrādātie stimuli, kas nevajadzīgi palielina sadalītās vai transportētās enerģijas apjomu. Šajā ziņā dalībvalsts saskaņā ar Direktīvas 2003/54/EK 3. panta 2. punktu un Direktīvas 2003/55/EK 3. panta 2. punktu var uzlikt uzņēmumiem, kas darbojas, attiecīgi, elektroenerģijas un gāzes nozarē, publisko pakalpojumu pienākumus saistībā ar energoefektivitāti.

2. Dalībvalsts var atļaut shēmu un tarifu struktūru ar sociālo mērķi elementus, ja vien jebkāda negatīva ietekme uz transportēšanas un sadales sistēmu paliek atbilstoša nepieciešamajam minimumam un ja tā nav nesamērīga ar sociālo mērķi.

11. pants

Fondi un finansēšanas mehānismi

1. Neskarot Līguma 87. un 88. pantu, dalībvalsts var izveidot fondu vai fondus energoefektivitātes paaugstināšanas programmu un citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu īstenošanas subsidēšanai, kā arī energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu tirgus attīstības veicināšanai. Šie pasākumi ietver energoaudita, enerģijas taupīšanas finansiālo instrumentu un, attiecīgā gadījumā, uzlabotas uzskaites un informatīvo rēķinu sagatavošanas veicināšanu. Šie fondi attiecas arī uz tiešā patēriņa nozarēm, kuros ir augstākas transporta izmaksas un augstāks risks.

2. Ja šie fondi ir izveidoti, no tiem var piešķirt subsīdijas, aizdevumus, finansiālas garantijas un/vai cita veida finansējumu, kas garantē rezultātu.

3. Fondi ir pieejami visiem energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu īstenošanai, tādiem kā EAPU, neatkarīgi enerģētikas padomdevēji, enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmu operatori, enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi un iekārtu uzstādītāji. Dalībvalsts var lemt par fondu pieejamību visiem tiešajiem patērētājiem. Saskaņā ar piemērojamiem valsts iepirkuma noteikumiem veic piedāvājumu konkursu vai līdzvērtīgus pasākumus. Dalībvalsts nodrošina, ka šie fondi papildina un nevis konkurē ar komerciāli finansētajiem energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumiem.

12. pants

Energoaudits

1. Dalībvalstis nodrošina, lai visiem tiešajiem patērētājiem, tostarp mazākām mājāsaimniecībām, komerciālajiem un mazajiem un vidējiem rūpnieciskajiem patērētājiem, būtu pieejams efektīvas, augstas kvalitātes energoaudita shēmas, kuras ir izstrādātas, lai noteiktu iespējamās energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, un kuras īsteno neatkarīgi.

2. Tirgus segmentus, kuros ir augstākas transportēšanas izmaksas un vienkāršas iekārtas, var sasniegt ar citiem pasākumiem, tādiem kā aptaujas anketas un datorprogrammas, kas ir pieejamas internetā un/vai nosūtītas patērētājiem pa pastu. Dalībvalstis nodrošina energoaudita pieejamību tiem tirgus segmentiem, kuros to nepārdod komerciāli, ņemot vērā 11. panta 1. punktu.

3. Sertificēšanu saskaņā ar 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/91/EK (2002. gada 16. decembris) par ēku energoefektivitāti⁽¹⁾ uzskata par līdzvērtīgu energoauditam, kas atbilst šā panta 1. un 2. punktā noteiktajām prasībām, un par līdzvērtīgu šīs direktīvas V pielikumā minētajam energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumam. Turklāt auditu, kas ir veikts saskaņā ar shēmām, pamatojoties uz brīvprātīgu vienošanos starp ieinteresēto pušu organizācijām un nozīmēto institūciju, un kuru ir pārraudzījušas un uzraudzījušas attiecīgās dalībvalstis, līdzīgā veidā uzskata par tādu, kas atbilst 1. un 2. punktā noteiktajām prasībām.

13. pants

Uzskaitē un enerģijas patēriņa informatīvi rēķini

1. Dalībvalstis nodrošina, ka, ciktāl tas ir tehniski iespējams, rentabli un samērīgi saistībā ar iespējamo enerģijas ietaupījumu, elektroenerģijas, dabasgāzes, komunālās apkures un/vai dzesēšanas sistēmas un mājāsaimniecību karstā ūdens tiešajiem patērētājiem par konkurētspējīgu samaksu nodrošina individuālus skaitītājus, kas precīzi ataino tiešā patērētāja faktisko enerģijas patēriņu un kas sniedz informāciju par faktisko izmantošanas laiku.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka attiecīgos gadījumos rēķini, ko sastāda enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmu operatori un enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi, balstās uz reālo enerģijas patēriņu un tos sniedz skaidri un saprotamā veidā. Līdz ar rēķinu dara pieejamu attiecīgu informāciju, lai tiešajiem patērētājiem nodrošinātu izsmelšu atskaiti par esošajām enerģijas izmaksām. Vajadzības gadījumā atkarībā no attiecīgā patērētāja enerģijas patēriņa daudzuma rēķinu pietiekami bieži, lai ļautu patērētājiem regulēt savu enerģijas patēriņu.

⁽¹⁾ OV L 1, 4.1.2003., 65. lpp.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka attiecīgā gadījumā enerģijas sadalīšanas uzņēmumi, sadales sistēmas operatori vai enerģijas mazumtirdzniecības uzņēmumi tiešajiem patērētājiem skaidri un saprotamā veidā savos rēķinos, līgumos, darījuma dokumentos un/vai sadales centrālās izsniegtajās kvītīs dara zināmu šādu informāciju:

- a) esošās faktiskās cenas un reālo enerģijas patēriņu;
- b) tiešā patērētāja pašreizējā enerģijas patēriņa salīdzinājumu, vēlams grafiskā veidā, ar patēriņu tajā pašā laika posmā iepriekšējā gadā;
- c) ja vien tas ir iespējams un noderīgs, salīdzinājumu ar tādas pašas patērētāju kategorijas vidējo parastu vai īpaši izraudzītu enerģijas patērētāju;
- d) informāciju saziņai ar patērētāju organizācijām, enerģijas aģentūrām vai līdzīgām institūcijām, tostarp tīmekļa vietņu adreses, kur var iegūt informāciju par energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumiem, salīdzinošus datus par tiešajiem lietotājiem un/vai objektīvas enerģiju patēriņojo iekārtu tehniskās specifikācijas.

IV NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

14. pants

Ziņojumi

1. Dalībvalstis, kas šīs direktīvas spēkā stāšanās brīdī jau dažādiem mērķiem lieto tādas aprēķinu metodes enerģijas ietaupījuma noteikšanai, kas līdzinās IV pielikumā aprakstītajām metodēm, var iesniegt Komisijai informāciju attiecīgā informatīvā līmenī. Šī iesniegšana notiek cik drīz vien iespējams, vēlams ne vēlāk kā ... (*). Šī informācija ļauj Komisijai ņemt vērā pastāvošo praksi.

2. Ne vēlāk kā ... (**) dalībvalstis iesniedz Komisijai starpposma ziņojumu par šīs direktīvas vispārējo pārvaldi un īstenošanu. Ziņojumā iekļauj informāciju par veiktajiem un plānotajiem pasākumiem. Galīgo ziņojumu, kurā izklāstīti panākumi, kas sasniegti sešu gadu laikā pēc ... (***), iesniedz Komisijai ne vēlāk kā ... (****). Starpposma ziņojumu pamato ar pieejamajiem datiem, ko papildina ar aprēķiniem, un tajā inter alia iekļauj paredzamo progresu līdz attiecīgajam brīdim, ievērojot 4. panta 2. punktā paredzēto valsts indikatīvo enerģijas ietaupījuma starpposma mērķi un 5. panta 1. punktā paredzēto mērķi. Galīgajā ziņojumā iekļauj galīgos rezultātus attiecībā uz 4. panta 2. punktā paredzētā vispārējo valsts indikatīvo enerģijas ietaupījuma mērķa un 5. panta 1. punktā paredzētā mērķa sasniegšanu.

(*) Seši mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(**) Pieci gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(***) Divi gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(****) Desmit gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

3. Pamatojoties uz dalībvalstu starpposma un galīgajiem ziņojumiem, Komisija novērtē, ciktāl dalībvalstis ir panākušas rezultātus savu valsts indikatīvo enerģijas ietaupījuma mērķa sasniegšanā. Komisija publicē ziņojumu ar saviem secinājumiem par pirmajiem starpposma ziņojumiem ne vēlāk kā ... (*). Ne vēlāk kā gadu pēc dalībvalstu galīgo ziņojumu saņemšanas Komisija publicē savus secinājumus galīgā ziņojumā. Šiem ziņojumiem, attiecīgā gadījumā un ja vajadzīgs, pievieno priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei attiecībā uz papildu pasākumiem, tostarp iespējamo mērķu un citu direktīvā paredzēto noteikumu spēkā esamības perioda pagarināšanu.

15. pants

Ietvara pārskatīšana un pielāgošana

1. Šīs direktīvas II, III un IV pielikumā minētās vērtības un aprēķina metodes pielāgo tehniskajai attīstībai saskaņā ar 16. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

2. Līdz ... (**) Komisija saskaņā ar 16. panta 2. punktā paredzēto procedūru turpinās sīkāk izstrādāt un papildināt, kā noteikts IV pielikuma 2. līdz 6. punktu, vienlaikus ievērojot IV pielikumā paredzētās vispārējās pamatnostādnes.

3. Pēc ... (***) Komisija saskaņā ar 16. panta 2. punktā paredzēto procedūru var nolemt paaugstināt saskaņoto augšupejošo aprēķinu procentus, ko izmanto IV pielikuma 1. punktā minētajā saskaņotajā aprēķinu modelī, neskarot tos dalībvalstu režīmus, kuri jau paredz augstākus procentus. Komisija ņem vērā šādus faktorus un attiecīgi pamato savu lēmumu:

- a) pieredzi ar saskaņoto aprēķinu modeli pirmajos tā piemērošanas gados;
- b) paredzamo iespējamo precizitātes palielināšanos sakarā ar to, ka lejupejošos aprēķinus nomaina ar augšupejošajiem aprēķiniem;
- c) paredzamās iespējamās papildu izmaksas un/vai administratīvo slogu.

Ja Komisija tādējādi nolemj palielināt saskaņoto aprēķinu procentus, jauno saskaņoto aprēķinu modeli pirmo reizi izmanto, sākot no ... (****).

16. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Komiteja.

2. Ja izdara atsauci uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

17. pants

Atcelšana

Direktīva 93/76/EEK ir atcelta.

18. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai panāktu atbilstību šīs direktīvas prasībām vēlākais ... (****). Dalībvalstis nekavējoties par to informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī tādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā šāda atsaucē izdarāma.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus galvenos valsts tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņem tajā jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

19. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

20. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —
Priekšsēdētājs

...

Padomes vārdā —
Priekšsēdētājs

...

(*) 6. gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(**) 18 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(***) Trīs gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(****) Četri gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

(*****) 2 gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dienas.

I PIELIKUMS

VALSTS INDIKATĪVĀ ENERĢIJAS IETAUPĪJUMA MĒRĶA APRĒĶINĀŠANAS METODE

Šīs direktīvas 4. pantā noteiktos dalībvalstu indikatīvos enerģijas ietaupījuma mērķus aprēķina, izmantojot šādu metodi:

1. Lai aprēķinātu gada vidējo patēriņu, dalībvalstis izmanto gada kopējo iekšzemes patēriņu attiecībā uz visiem enerģijas patērētājiem, uz ko attiecas šī direktīva saskaņā ar 2. pantu pēdējo sešu gadu laika posmā pirms šīs direktīvas īstenošanas, par kuriem ir pieejami oficiāli dati. Šis kopējais enerģijas patēriņš ir sešu gadu laika posmā tiešajiem patērētājiem sadalītās vai pārdotās enerģijas daudzums, kas nav koriģēts, ņemot vērā grāddienas, strukturālas izmaiņas vai ražošanas izmaiņas.

Pamatojoties uz šo gada vidējā patēriņa rādītāju, vienreiz aprēķinās valsts indikatīvo enerģijas ietaupījuma mērķi, un no tā izrietošo absolūto ietaupāmās enerģijas apjomu piemēros visā šīs direktīvas darbības laika posmā.

Valsts indikatīvais enerģijas taupīšanas mērķis:

- a) aptver 6 % no iepriekš minētā gada vidējā patēriņa;
- b) ir mērāms pēc sestā gada kopš šīs direktīvas piemērošanas;
- c) izriet no kumulatīvā gada enerģijas ietaupījuma, ko piemēro šīs direktīvas piemērošanas sešu gadu laika posmā;
- d) ir attiecināms energopakalpojumiem un citiem energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumiem.

Šī enerģijas ietaupījuma aprēķina metode nodrošina to, ka kopējais enerģijas ietaupījums, ko paredz šajā direktīvā, ir fiksēts apjoms, un tādējādi tas ir neatkarīgs no turpmākā IKP pieauguma un turpmākās enerģijas patēriņa palielināšanās.

2. Valsts indikatīvo enerģijas ietaupījuma mērķi izsaka absolūtos skaitļos GWh vai līdzvērtīgā izteiksmē, to aprēķinot saskaņā ar II pielikumu.
3. Aprēķinot ikgadējo enerģijas ietaupījumu, var ņemt vērā tādu enerģijas ietaupījumu konkrētā gadā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, kurš radies saistībā ar energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumiem, kas sākti iepriekšējā gadā, taču ne agrāk kā 1995. gadā, un kuriem ir ilgstoša ietekme. Dažos gadījumos, ja to var pamatot ar apstākļiem, var ņemt vērā pasākumus, kas sākti pirms 1995. gada, bet ne agrāk kā 1991. gadā. Visos gadījumos panāktajam enerģijas ietaupījumam joprojām jābūt pārbaudāmam, izmērāmam vai nosakāmam saskaņā ar IV pielikuma vispārējām pamatnostādnēm.

II PIELIKUMS

Enerģijas saturs atsevišķos degvielas veidos tiešajiem patērētājiem — pārrēķinu tabula ⁽¹⁾

Enerģētikas produkts	kJ (neto siltumietilpība)	kg naftas ekvivalenta (neto siltumietilpība)	kWh (neto siltumietilpība)
1 kg koksa	28 500	0.676	7.917
1 kg akmeņogļu	17 200 — 30 700	0.411 — 0.733	4.778 — 8.528
1 kg brūnogļu briekšu	20 000	0.478	5.556
1 kg melnā lignīta	10 500 — 21 000	0.251 — 0.502	2.917 — 5.833
1 kg brūnogļu	5 600 — 10 500	0.134 — 0.251	1.556 — 2.917
1 kg degslānekļa	8 000 — 9 000	0.191 — 0.215	2.222 — 2.500
1 kg kūdras	7 800 — 13 800	0.186 — 0.330	2.167 — 3.833
1 kg kūdras briekšu	16 000 — 16 800	0.382 — 0.401	4.444 — 4.667
1 kg dīzeļdegvielas atlikuma (smagā dīzeļdegviela)	40 000	0.955	11.111
1 kg vieglās destilētās degvielas	42 300	1.010	11.750
1 kg benzīna (petrolejas)	44 000	1.051	12.222
1 kg parafīna	40 000	0.955	11.111
1 kg sašķidrinātās naftas gāzes	46 000	1.099	12.778
1 kg dabasgāzes ⁽²⁾	47 200	1.126	13.10
1 kg sašķidrinātās dabasgāzes	45 190	1.079	12.553
1 kg malkas (mitrums 25%) ⁽³⁾	13 800	0.330	3.833
1 kg granulu/malkas briekšu	16 800	0.401	4.667
1 kg atkritumu	7 400 — 10 700	0.177 — 0.256	2.056 — 2.972
1 MJ atvasināta siltuma	1000	0.024	0.278
1 kWh elektroenerģijas	3600	0.086	1 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Dalībvalstis var piemērot dažādus pārrēķina faktorus, ja tie ir pamatoti.

⁽²⁾ 93,0% metāna.

⁽³⁾ Dalībvalstis var piemērot citas vērtības atkarībā no malkas veida, ko visvairāk lieto attiecīgajā dalībvalstī.

⁽⁴⁾ Attiecībā uz elektrības ietaupījumu kWh dalībvalstis var piemērot iepriekšnoteiktu koeficientu 2,5, kas atspoguļo aplēstos 40% no vidējās ES ražošanas efektivitātes mērķa laikposmā.

Dalībvalstis var piemērot atšķirīgu koeficientu, ja to var pamatot.

III PIELIKUMS

ATBILSTĪGO ENERGOEFEKTIVITĀTES PAAUGSTINĀŠANAS PASĀKUMU PIEMĒRU INDIKATĪVAIS SARAKSTS

Šajā pielikumā ir sniegti piemēri, kā izstrādāt un īstenot energoefektivitātes paaugstināšanas programmas un citus energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus saskaņā ar 4. pantu.

Lai tos ņemtu vērā, šiem energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumiem jārada enerģijas ietaupījums, kuru var skaidri aprēķināt un pārbaudīt, vai novērtēt saskaņā ar IV pielikuma pamatnostādņēm, un to ietekmi uz enerģijas ietaupījumu nedrīkst pieskaitīt arī citiem specifiskiem pasākumiem. Turpmāk minētie saraksti nav izsmeljoši, tie ir domāti kā norāde.

Atbilstīgo energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu piemēri:

Dzīvokļu un apkalpojošā nozare

- a) apkure un dzesēšana (piemēram, apkures sūkņi, jauni efektīvi apkures katli, komunālās apkures /dzesēšanas sistēmu iekārtošana/efektīva atjaunošana);
- b) izolācija un ventilācija (piemēram, sienu un jumtu siltināšana, divkārss/trīskāršs logu stiklojums);
- c) karstā ūdens apgāde (piemēram, jaunu iekārtu uzstādīšana, tieša un efektīva telpu apsildes izmantošana, veļasmašīnas);
- d) apgaismojums (piemēram, jaunas efektīvas spuldzes un droseles, digitālas kontroles sistēmas, kustības detektoru izmantošana tirdzniecības ēkās);
- e) ēdienu gatavošana un saldēšana (piemēram, jaunas, efektīvas iekārtas, siltuma reģenerācijas sistēmas);
- f) citas iekārtas un ierīces (piemēram, kombinētās apkures un elektrības ierīces, jaunas efektīvas ierīces, laika kontrole optimālam enerģijas patēriņam, rezerves jaudas zudumu samazināšana, kondensatoru uzstādīšana, lai samazinātu reaktīvo jaudu, zema enerģijas patēriņa transformatori);
- g) vietēja atjaunojama enerģijas resursu ģenerēšana, ar to samazinot iegādātās enerģijas apjomu (piemēram, saules termiskās enerģijas iekārtas, vietēja siltā ūdens ražošana, saules enerģijas izmantošana telpu apsildei un vēsināšanai);

Ražošanas nozare

- h) preču ražošanas procesi (piemēram, efektīvāka saspīestā gaisa, kondensāta, kā arī slēdžu un vārstu izmantošana, automātisku un integrētu sistēmu izmantošana, efektīvi rezerves režīmi utt.);
- i) dzinēji un transmisijas (piemēram, plašāka elektronisko kontroliekārtu lietošana, mainīga ātruma transmisijas, integrētas lietojumprogrammas, frekvences pārveidotāji, lielas jaudas elektriskie dzinēji utt.);
- j) ventilatori, ātruma transmisijas un ventilācija (piemēram, jaunas ierīces/sistēmas, dabīgās ventilācijas izmantošana utt.);
- k) pieprasījuma un piedāvājuma vadība (piemēram, slodzes vadība, maksimumslodzes ierobežošanas kontrolesistēmas utt.);
- l) augstas efektivitātes koģenerācija (piemēram, kombinētās apkures un elektrības ierīces);

Transporta nozare

- m) izmantotie transporta veidi (piemēram, energoefektīvu transportlīdzekļu veicināšana, energoefektīva transportlīdzekļu izmantošana, tostarp riepju spiediena pielāgošanas režīmi, energoefektivitātes ierīces un papildu ierīces transportlīdzekļiem, degvielu piedevas, kas uzlabo energoefektivitāti, augstas eļļošanas spējas eļļas un zemas pretestības riepas);
- n) jaukta transporta izmantošana (piemēram, ceļa nodrošināšana uz darbu un no darba, neizmantojot automašīnu, kopīga automašīnu izmantošana, transporta veidu nomainīšana no transporta veidiem, kas patērē vairāk enerģijas, uz transporta veidiem, kas patērē mazāk enerģijas, pasažierkilometros vai tonnkilometros)

Pasākumi visās nozarēs

- o) standarti un normas, kuru mērķis ir pirmām kārtām uzlabot preču un pakalpojumu, tostarp ēku, energoefektivitāti;
- p) enerģijas patēriņa marķēšanas režīmi;

- q) uzskaitē, augstas tehnoloģijas uzskaites sistēmas, piemēram, individuāli uzskaites instrumenti, kas darbojas ar tālva-
dību, un informatīvo rēķinu sagatavošana;
- r) mācības un izglītība, kas veicina energoefektīvu tehnoloģiju un/vai tehniku izmantošanu;

Horizontāli pasākumi

- s) noteikumi, nodokļi u.c., kuru ietekmē samazinās enerģijas tiešais patēriņš;
 - t) koncentrētas informācijas kampaņas, ar kurām veicina energoefektivitātes uzlabošanu un energoefektivitātes paaugsti-
nāšanas pasākumus.
-

IV PIELIKUMS

ENERĢIJAS IETAUPĪJUMA UZSKAITES UN PĀRBAUDES VISPĀRĒJĀS PAMATNOSTĀDNES

1. ENERĢIJAS IETAUPĪJUMA UZSKAITE UN KALKULĀCIJAS UN TO NORMALIZĀCIJA

1.1 Enerģijas ietaupījuma uzskaitē

Vispārējas norādes

Uzskaitot realizētos enerģijas ietaupījumu, kā paredzēts 4. pantā, lai noteiktu vispārējo energoefektivitātes paaugstināšanas un pārliecinātos par atsevišķu pasākumu ietekmi, ikgadējas energoefektivitātes paaugstināšanas uzskaitē, kas paredzēta 14. pantā minētajiem ziņojumiem, izmanto saskaņoto aprēķinu modeļi, kurā lieto kombinētas augšupejošu un lejupejošu aprēķinu metodes.

Izstrādājot saskaņotu aprēķinu modeli atbilstīgi 15. panta 2. punktam Komiteja ciktāl iespējams cenšas izmantot datus, kurus jau kā parasti iesniedz Eurostat un/vai valstu statistikas iestādes.

Lejupejošie aprēķini

Lejupejošo aprēķinu metode nozīmē, ka enerģijas ietaupījuma apjomu aprēķina, kā izejas punktu izmantojot valstu vai lielākā mērogā apkopotu ietaupījuma līmeni pa nozarēm. Pēc tam veic ikgadējo datu koriģēšanu saistībā ar ārējiem faktoriem, piemēram, grāddienām, strukturālām izmaiņām, preču asortimentu utt., lai iegūtu mērvienību, kas būtu kopējās energoefektivitātes paaugstināšanas patiens rādītājs, kā izklāstīts 1.2 punktā. Šī metode nenodrošina precīzu uzskaiti detalizētā līmenī, nedz arī norāda uz cēloņu un sekū sakarību starp pasākumiem un to izraisīto enerģijas ietaupījumu. Tomēr tā parasti ir vienkāršāka un lētāka un uz to bieži vien atsaucas kā uz “energoefektivitātes rādītājiem”, jo tā uzrāda norišu gaitu.

Izstrādājot aprēķinu lejupejošo metodi “no augšas uz leju”, ko izmanto minētajā aprēķina modeļi, komiteja cik vien iespējams balsta savu darbu uz pastāvošajām metodēm, kā piemēram ODEX modeļi⁽¹⁾.

Augšupejošie aprēķini

Daļu no gada kopējā iekšzemes enerģijas patēriņa nozarēm, uz kurām attiecas direktīva, aprēķina, izmantojot saskaņoto augšupejošo modeli. Izstrādājot minēto saskaņoto augšupejošo modeli saskaņā ar 15. panta 2. punktu, komiteja cenšas izmantot standarta metodes, kas rada minimālu administratīvu slogu un izmaksas, proti, lietojot mērīšanas metodes, kas minētas šā pielikuma 2.1. un 2.2. punktā, kā arī vēršot uzmanību uz nozarēm, kurās saskaņoto augšupejošo modeli var piemērot visrentablāk.

Dalībvalstis, kas to vēlas, var veikt turpmākus augšupejošus mērījumus papildus tai daļai, kas paredzēta saskaņotajā augšupejošajā modeļi, pirms tam iegūstot Komisijas piekrišanu saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru, pamatojoties uz attiecīgās dalībvalsts iesniegtās metodes aprakstu.

Augšupejoša aprēķinu metode nozīmē to, ka enerģijas ietaupījums, kas panākts, īstenojot specifisku energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu, mēra kilovatstundās (kWh), džoulos (J) vai naftas ekvivalenta kilogramos (kgoe) un pieskaita enerģijas ietaupījumiem no citiem specifiskiem energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem. Šīs direktīvas 4. panta 3. punktā minētās iestādes vai aģentūras ir atbildīgas par to, lai enerģijas ietaupījumu neuzskaitītu divkārti, kas var gadīties, ja apvieno energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus (tostarp mehānismus). Augšupejošajai aprēķinu metodei var izmantot datus un metodes, kas minētas 2.1. un 2.2. punktā.

Ja atsevišķās nozarēs nav pieejami augšupejošie aprēķini, ziņojumos Komisijai var izmantot lejupejošos rādītājus vai lejupejošu un augšupejošu aprēķinu apvienojumu, pirms tam iegūstot Komisijas piekrišanu saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru. Jo īpaši, izvērtējot lūgumus, kas iesniegti šajā sakarā saistībā ar 14. panta 2. punktā izklāstīto starpposma ziņojumu, Komisija izrāda attiecīgu elastību. Būs nepieciešami dažu lejupejoši aprēķini, lai noteiktu to pasākumu ietekmi, kuri īstenoti pēc 1995. gada (un dažos gadījumos — pēc 1991. gada) un kuriem joprojām ir ietekme.

(1) ODYSSEE-MURE projekts, SAVE programma. Komisija, 2005.

1.2 Kā būtu jānormalizē enerģijas ietaupījuma uzskaitē

Enerģijas ietaupījumu nosaka, uzskaitot un/vai novērtējot enerģijas izlietojumu pirms pasākuma īstenošanas un pēc tās, piemērojot korekciju un normalizāciju attiecībā uz ārējiem apstākļiem, kas parasti ietekmē enerģijas patēriņu. Tie var atšķirties laika gaitā. Šādus apstākļus var radīt iespējamā ietekme, ko izraisa viens vai vairāki ticami faktori, tādi kā:

- a) laika apstākļi, piemēram, grāddienas;
- b) izmantošanas biežums;
- c) darba laiks ēkās, kas nav dzīvojamās ēkas;
- d) uzstādīto iekārtu izmantošanas intensitāte (iekārtas caurlaide); preču asortiments;
- e) iekārtas caurlaide, ražošanas līmenis, apjoms vai pievienotā vērtība, tostarp izmaiņas IKP līmenī;
- f) grafika lietošana iekārtām un transportlīdzekļiem;
- g) saikne ar citām vienībām.

2. IZMANTOJAMIE DATI UN METODES (MĒRĀMĪBA)

Ir vairākas datu vākšanas metodes, lai izmērītu un/vai novērtētu enerģijas ietaupījumu. Novērtējot energopakalpojumu vai energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu, ne vienmēr ir iespējams pajauties tikai uz mērījumiem. Tāpēc ir jānošķir metodes, ko izmanto enerģijas ietaupījuma mērīšanai, un tās, kuras izmanto enerģijas ietaupījuma novērtēšanai un kuras ir sastopamas biežāk.

2.1 Dati un metodes, kas balstās uz mērījumiem

No sadalīšanas uzņēmumiem vai mazumtirgotājiem saņemtie rēķini

Enerģijas patēriņa uzskaites rēķini var būt par pamatu mērījumiem par atsaucē laika posmu pirms energoefektivitātes paaugstināšanas pasākuma ieviešanas. Tad tos var salīdzināt ar rēķiniem, kuros uzrādīti skaitītāju rādītāji laika posmā pēc pasākuma ieviešanas un īstenošanas attiecībā uz atsaucē laika posmu. Rezultātus, ja iespējams, būtu jāsalīdzina ar kontroles grupu (kas nav dalības grupa) vai arī būtu jānormalizē, kā izklāstīts 1.2. punktā.

Dati par enerģijas pārdošanu

Dažādu enerģijas veidu (piemēram, elektroenerģijas, gāzes, šķidro kurināmo) patēriņu var mērīt, salīdzinot mazumtirdzniecības vai sadalīšanas uzņēmuma datus par pārdošanu pirms energoefektivitātes paaugstināšanas pasākuma ieviešanas ar datiem par to pārdošanu laikā pēc pasākuma ieviešanas. Var izmantot kontroles grupu vai arī normalizēt datus.

Dati par iekārtu un aparātūras pārdošanu

Iekārtu un aparātūras jaudu var aprēķināt, pamatojoties uz informāciju, ko iegūst tieši no ražotāja. Ziņas par iekārtu un aparātūras pārdošanu parasti var saņemt no mazumtirdzniecības uzņēmumiem. Var veikt arī īpašus pētījumus un mērījumus. Pieejamos datus var salīdzināt ar pārdošanas rezultātiem, lai noteiktu, cik liels ir enerģijas ietaupījums. Izmantojot šo metodi, būtu jāveic korekcija, lai ņemtu vērā iekārtas vai ierīces pielietojuma izmaiņas.

Dati par tiešā patēriņa slodzi

Ēkas vai iekārtas enerģijas patēriņu var pilnībā uzraudzīt, lai reģistrētu energoieprasījumu pirms energoefektivitātes paaugstināšanas pasākuma ieviešanas un pēc tās. Būtiskus faktorus (piemēram, ražošanas procesu, īpašas iekārtas, apkures iekārtas) var mērīt precīzāk.

2.2 Dati un metodes, kas balstās uz novērtējumu

Parastas tehniskas aplēses: Bez apskates

Parastas tehniskas aplēses bez apskates ir visbiežāk sastopamā metode, ar kuru iegūst datus paredzētā enerģijas ietaupījuma noteikšanai. Datus var novērtēt, neapmeklējot energopatērētāju, bet izmantojot tehniskos principus un ziņas, ko var iegūt no iekārtu specifikācijām, jaudas raksturojumiem, īstenojo pasākumu darbības raksturojuma un statistikas utt.

Uzlabotas tehniskās aplēses: Apskate

Datus par enerģijas patēriņu var aprēķināt, pamatojoties uz informāciju, ko iegūst pieaicināts eksperts, veicot viena vai vairāku energopatērētāju auditu vai tos apmeklējot. Uz tā pamata var izstrādāt sarežģītākus algoritmus/simulācijas modeļus un piemērot tos plašākam energopatērētāju lokam (piemēram, ēkām, iekārtām, transporta līdzekļiem). Šo mērījumu veidu var bieži izmantot, lai papildinātu un kalibrētu parasto tehnisko aplēšu datus.

3. PRECĪZI NEAPSTIPRINĀTU DATU IZVĒRTĒŠANA

Visas šā pielikuma 2. nodaļā minētās metodes var būt zināmā mērā neprecīzas. Neprecizitātes cēlonis var būt (!):

- a) kļūdas ierīcēs; tās parasti gadās tāpēc, ka preces ražotāja izsniegtajās specifikācijās ir kļūdas;
- b) modelēšanas kļūdas: tās parasti ir kļūdas modeļi, kuru lieto, lai novērtētu savāktu datu parametrus;
- c) kļūdas paraugos: tās parasti rodas, ja novēro kādu atsevišķu vienību, nevis visu pētāmo vienību kopu.

Neprecizitātes var rasties arī plānotu un neplānotu pieņēmumu dēļ; tās parasti saistāmas ar aplēsēm, pieņēmumiem un/vai tehnisko datu izmantošanu. Kļūdu biežums ir atkarīgs no izvēlētās datu vākšanas metodes, kas izklāstīta šā pielikuma 2.1. un 2.2. punktā. Ir iesākams sīkāk aprakstīt neprecizitātes.

Dalībvalstis var lietot kvantitatīvās neprecizitātes metodi, sagatavojot ziņojumu par šajā direktīvā noteiktajiem mērķiem. Tādā gadījumā kvantitatīvo neprecizitāti izsaka statistiski jēgpilnā veidā, norādot precizitātes un ticamības līmeni. Piemēram, "kvantitatīvā kļūda ar 90 % ticamību ir $\pm 20\%$ ".

Ja lieto kvantitatīvās neprecizitātes metodi, dalībvalstis arī ņem vērā, ka ietaupījumu aprēķiniem vajadzīgais pieņemamais neprecizitātes līmenis ir ietaupījumu līmeņa un rentabilitātes neprecizitātes samazināšanās funkcija.

4. ENERGOEFEKTIVITĀTES PAAUGSTINĀŠANAS PASĀKUMU SASKAŅOTIE PASTĀVĒŠANAS ILGUMI AUGŠUPEJOŠAJOS APRĒĶINOS

Daži energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumi ilgst gadu desmitiem, savukārt citi pasākumi ilgst īsāku laiku. Turpmāk sniegtajā sarakstā ir daži piemēri attiecībā uz energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu vidējo ilgumu:

Augšstāvu siltināšana privātām vajadzībām	30 gadi
Sienu siltināšana privātām vajadzībām	40 gadi
Stiklojums E līdz C pakāpē (m ²)	20 gadi
Apkures katli B līdz A pakāpē	15 gadi
Apkures kontrole — uzlabošana, nomainot apkures katlus	15 gadi
CFL — mazumtirdzniecība	16 gadi

Avots: Energoefektivitātes saistības, 2005.-2008. gads, Apvienotā Karaliste.

Lai nodrošinātu to, ka visas dalībvalstis piemēro vienādus pastāvēšanas ilgumus līdzīgiem pasākumiem, šos pastāvēšanas ilgumus saskaņos Eiropas līmenī. Tādēļ Komisija ar 16. pantā paredzētās komitejas palīdzību aizstās iepriekš minēto sarakstu ar sākotnējo sarakstu, par kuru panākta vienošanās, kurā iekļauti dažādu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu vidējie ilgumi, ne vēlāk kā... (*).

(!) Modelis, ar kura palīdzību var noteikt skaitļos izteiktu neprecizitātes līmeni, kas izriet no šīm trim kļūdām, ir sniegts Starptautiskā izpildes rādītāju mērījumu un pārbaudes protokola (IPMVP) B pielikumā.

(*) Seši mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

5. KĀ APSTRĀDĀT ENERĢIJAS IETAUPĪJUMU PAVAIROŠANAS EFEKTU UN KĀ NOVĒRST DUBULTU UZSKAITI JAUKTAJĀS LEJUPEJOŠO UN AUGŠUPEJOŠO APRĒĶINU METODĒS

Viena energoefektivitātes paaugstināšanas pasākuma īstenošana, piemēram, karstā ūdens tvertnes uzstādīšana un cauruļu izolācija ēkā, vai cita līdzīgas ietekmes pasākuma īstenošana var izraisīt turpmāku pavairojošu efektu tirgū, kas nozīmē, ka tirgū pasākums tiks īstenots automātiski bez jebkādas turpmākas iejaukšanās no 4. panta 3. punktā paredzēto enerģētikas iestāžu vai aģentūru puses vai jebkāda privāta energopakalpojumu sniedzēja puses. Pasākums ar pavairojošu potenciālu vairumā gadījumu būtu rentabls nekā pasākumi, kas jāatkārto regulāri. Dalībvalstis novērtē šādu pasākumu enerģijas ietaupījuma potenciālu, tostarp šo pasākumu pavairojošo efektu, un pārbauda kopējo ietekmi ex-post novērtējumā, ja nepieciešams, izmantojot rādītājus.

Attiecībā uz enerģijas ietaupījuma dubultu uzskaiti veic korekcijas. Ir iesakāms izmantot matrices, kas ļauj summēt pasākumu ietekmi.

Potenciālo enerģijas ietaupījumu, kas sasniegts pēc mērķa laika posma, neņem vērā dalībvalstu ziņojumos par vispārējo mērķi, kas paredzēts šīs direktīvas 4. pantā. Pasākumi, kas veicina ilgtermiņa ietekmi uz tirgu, ir jebkurā gadījumā jāveicina un pasākumi, ar ko jau ir panākta pavairojoša enerģijas ietaupījuma ietekme, ir jāņem vērā, kad sniedz ziņojumus par 4. pantā paredzētajiem mērķiem, ja vien tos var novērtēt un pārbaudīt to ietekmi, izmantojot šajā pielikumā sniegtās norādes.

6. ENERĢIJAS IETAUPĪJUMA PĀRBAUDE

Ja to uzskata par rentablu un vajadzīgu, enerģijas ietaupījumu, kas gūts sakarā ar specifisku energopakalpojumu vai citu energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu, pārbauda trešā persona. To var veikt neatkarīgi konsultanti, EAPU vai citi tirgus dalībnieki. Dalībvalstu atbildīgās iestādes vai aģentūras, kas minētas 4. panta 3. punktā, šajā jautājumā var sniegt sīkākus norādījumus.

Avoti : Eiropas Ex-post novērtēšanas rokasgrāmata DSM un EE pakalpojumu programmām (*A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes*); IEA, INDEEP datubāze; IPMVP, 1. sējums (2002. gada marta izdevums).

V PIELIKUMS

**ENERGOEFEKTIVITĀTES PAAUGSTINĀŠANAS PASĀKUMU PIEMĒRU INDIKATĪVAIS SARAKSTS
ATTIECĪBĀ UZ VALSTS SEKTORU**

Neskarot valstu un Kopienas tiesību aktus par valsts iepirkumu, dalībvalstis var nodrošināt, ka valsts sektorā piemēro prasības, kas uzskaitītas turpmāk minētajā indikatīvajā sarakstā, ņemot vērā valsts sektora parauga lomu, kā minēts 5. pantā:

- a) prasības attiecībā uz finansiālu instrumentu enerģijas ietaupīšanai izmantošanu, tostarp energoefektivitātes paaugstināšanas līgumus, kuros paredz izmērāmu un iepriekš noteiktu enerģijas ietaupījumu (tostarp gadījumus, kad valsts iestādes savu pienākumu veikšanai ir piesaistījušas ārējus pakalpojumu sniedzējus);
 - b) prasības iepirkt iekārtas un transportlīdzekļus, pamatojoties uz sarakstiem ar dažādu kategoriju iekārtu un transportlīdzekļu energoefektivitātes specifikācijām, kurus jāizveido 4. panta 3. punktā minētajām iestādēm vai aģentūrām, atbilstīgos gadījumos izmantojot minimāla aprites cikla izmaksu analīzi vai salīdzinošās metodes, lai nodrošinātu rentabilitāti;
 - c) prasības iepirkt iekārtas ar energoefektīvu patēriņu visos darbības režīmos, tostarp rezerves režīmā, atbilstīgos gadījumos izmantojot minimāla aprites cikla izmaksu analīzi vai salīdzinošās metodes, lai nodrošinātu rentabilitāti;
 - d) prasības nomainīt vai pārbūvēt esošās iekārtas un transportlīdzekļus, izmantojot iekārtas, kas uzskaitītas b) un c) apakšpunktā;
 - e) prasības veikt energoauditu un īstenot to sakarā sniegtos rentabilitātes ieteikumus.
-

PAZIŅOJUMS PAR PADOMES APSVĒRUMIEM

I. IEVADS

Komisija 2003. gada 10. decembrī iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par tieša patēriņa energoefektivitāti un enerģētikas pakalpojumiem ⁽¹⁾, pamatojoties uz EK Līguma 175. panta 1. punktu.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja sniedza atzinumu 2004. gada 28. oktobrī ⁽²⁾. Reģionu komiteja sniedza atzinumu 2004. gada 17. jūnijā ⁽³⁾.

Eiropas Parlaments pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā 2005. gada 7. jūnijā ⁽⁴⁾, apstiprinot 97 grozījumus.

2005. gada 23. septembrī Padome pieņēma kopējo nostāju saskaņā ar EK Līguma 251. pantu.

II. PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Priekšlikuma mērķis ir stimulēt energoefektivitāti, ieviešot obligātus taupības plānus dalībvalstīm, kā arī veicot pasākumus, kas izveidotu enerģētikas pakalpojumu tirgu. Priekšlikumā galvenā uzmanība pievērsta pieprasījuma aspektiem (proti, tiešajiem patērētājiem un piegādātājiem mazumtirdzniecībā), tādēļ to var uzskatīt par papildinājumu agrākiem Kopienas tiesību aktiem enerģētikas jomā, kas vērsti uz piegādes aspektu. Tā mērķis ir dot ieguldījumu, lai sasniegtu ES CO₂ emisijas samazināšanas mērķi, lai turpinātu stiprināt Kopienas vadošo lomu pasaules energoefektīvu ražojumu un pakalpojumu tirgū, tādējādi veicinot Lisabonas procesu un pozitīvi ietekmējot piegādes drošību.

III. KOPĒJĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

1. Vispārējās piezīmes

Padome piekrit prioritārajai lomai, kādu energoefektivitātei piešķir Komisija un tādēļ kopumā atbalsta vispārējo Komisijas priekšlikuma mērķi. Lielākā daļa Padomes izdarīto izmaiņu Kopējā nostājā ir mēģinājums pielāgot direktīvas projektu dažādu valstu situācijām un pašreizējai praksei, lai samazinātu ar tās piemērošanu saistītās izmaksas un administratīvo nastu, visumā padarot tās īstenošanu vieglāku.

a) Attiecībā uz 97 Eiropas Parlamenta pieņemtajiem grozījumiem Padome ir apstiprinājusi šādus 37 grozījumus:

- pilnībā paliek: 1., 11., 12., 13. (4. apsvērumā), 21., 23. ⁽⁵⁾ 33. (4. panta 3 punkts), 47., 48., 50. (6. panta 3. punkts), 56.-58., 76. (16. pants), 82., 86., 90., 98. (IV pielikums, 1.2. punkts);
- daļēji: 3., 7., 14. (2. panta 2. punkts), 63., 69., (13. panta 3. punkta d) apakšpunkts un 13.b apsvēruma), 74., 79., 80., 87. (tāpat arī III pielikuma q) punktā) un 99.;
- principā: 16. (3. panta c) punkts), 17. (3. panta d) punkts), 22., 49., (6. panta a) punkts), 64., 70., 88. (III pielikuma r) punkts), 83. un 92. (III pielikuma m) un n) punkts).

⁽¹⁾ Dok. Nr. 16261/03 ENER 362 CODEC 1858, (vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*).

⁽²⁾ OV C 120, 20.5.2005., 115. lpp.

⁽³⁾ OV C 318, 22.12.2004., 19. lpp.

⁽⁴⁾ Dok. Nr. 9836/05 CODEC 472 ENER 93, (vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*).

⁽⁵⁾ Attiecas vienīgi uz vācu valodas versiju.

Padome noraidīja šos 60 grozījumus: 2., 4., 5. un 10. (kas ir savstarpēji saistīti), 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., no kuriem Komisijai nebija pieņemams 4., 18., 20., 24.-25., 53., 55., 59., 61.-62., 67.-68., 77., 81., 89., 91., 101. un 104. grozījums.

Daži no būtiskajiem grozījumiem, ko Padome nepieņēma (jo īpaši 29. un 39. grozījums), paredz daudz vairāk nekā sākotnējā Komisijas priekšlikuma noteikumi. Tos pašus noteikumus Padome mainīja tās Kopējā nostājā: iemesli, kas ir šo būtisko grozījumu atteikuma pamatā ir izskaidroti turpmākā teksta 2. punktā.

- b) Padome attiecībā uz Komisijas priekšlikumu ir ieviesusi vairākas izmaiņas, kas izklāstītas tālāk tekstā.

2. Īpašas piezīmes

- a) Galvenās Padomes ieviestās izmaiņas skar 4. un 5. pantā paustos mērķus:

- 4.pants: Kopējā nostājā obligāto mērķu vietā ir ietverts orientējošs mērķis — 6 % sestajā Direktīvas (4. panta 1. punkts un 8.a apsvērums) īstenošanas gadu; dalībvalstīm ir pienākums veikt pasākumus, kas veicinās orientējošā mērķa sasniegšanu (4. panta 1. punkts), un tās sev nosprauz vidusposma orientējošu mērķi trešajam piemērošanas gadam (4. panta 2. punkts).
- 5.pants: Kopējā nostājā vairs nav ietverts atsevišķs, *augstāks* mērķis publiskajam sektoram (5. panta 1. punkts); tomēr publiskajam sektoram jārada paraugs, jāīsteno viens vai vairāki energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi (likumdošanas iniciatīvas un/vai brīvprātīgas vienošanās⁽¹⁾), vai jāveido citas sistēmas ar līdzvērtīgu ietekmi), un dalībvalstīm jāuzrauga tā sniegumu saistībā ar valsts orientējošo taupīšanas mērķi.

Padome izvēlējās orientējošu mērķi (nevis obligāti ievērojamu, kā ierosināja Komisija) un izvēlējās neizvirzīt publiskajam sektoram īpašu mērķi šādu iemeslu dēļ:

- Dalībvalstis uzskatīja, ka būtu nepiemēroti, ja tās varētu iesūdzēt Tiesā vienīgi par to, ka nav sasniegts noteiktais ietaupījumu līmenis: piemēram, ja dalībvalsts būtu sasniegusi "tikai" 5 % ietaupījumu pēc sešiem gadiem tā vietā, lai sasniegtu noteiktos 6 %. Mērķu sasniegšana nākotnē ir tieši saistīta ar individuālu personu un uzņēmumu "enerģijas patēriņa uzvedību" — uzvedību, kuru dalībvalstis *tiecas ietekmēt* ar dažādiem direktīvas projektā ierosinātiem pasākumiem. Šo pasākumu galarezultāts tomēr nav pilnībā paredzams un tādēļ pilnībā tas nav dalībvalstu kontroles sfērā.
- Šīs direktīvas ieviešanas sākumpunkts dalībvalstīs būtiski atšķiras, dažas dalībvalstis jau ir pielikušas vērā ņemamas — arī izmaksu ziņā — pūles pagātnē bieži publiskajā sektorā. Rezultātā sasniegto uzlabojumu apmērs dalībvalstīs atšķiras.
- Dalībvalstīm vajadzētu veikt vienīgi *izmaksu ziņā efektīvus* pasākumus (saistībā ar Komisijas apliecinājumiem tās paskaidrojuma rakstā, tādēļ Padome šajā nolūkā pievienoja noteikumu 4. panta 1. punktam). Šajā sakarā dalībvalstis vēlas veikt pasākumus jomā ar visaugstāko efektivitāti izmaksu ziņā neatkarīgi no tā, vai tas ir privātais vai publiskais sektors.

⁽¹⁾ Brīvprātīgas vienošanās izmantošana ir minēta Komisijas priekšlikuma 13. apsvērumā.

Papildus tagad ir iekļauta *Komitoloģijas procedūra* (16. pants saskaņā ar 76. un 99. grozījumu): tās galvenie uzdevumi būs turpināt attīstīt aprēķināšanas metodiku, kas izklāstīta Pielikumos (tostarp atbilstīga līdzsvara izvērtēšana, kam jāpastāv starp lejupejošiem un augšupejošiem aprēķiniem), un pielāgot to tehnikas attīstībai. Turklāt ir ieviesti noteikumi, kas dos iespēju izmantot *brīvprātīgas vienošanās* kā instrumentus, kas veicina orientējošo mērķu sasniegšanu.

b) Citas izmaiņas

- Padome ievieša dažus jaunus apsvērumus (8.a, 8.b, 11.a, 11.b, 11.c, 13.b) un paplašināja pašreizējo 8. un 12. apsvērumu.
- Direktīvas 1. panta otrais ievilkums: teksts ir nedaudz izmainīts, lai paziņotu, ka šīs direktīvas mērķis ir *radīt nosacījumus* enerģētikas pakalpojumu tirgus attīstībai, nevis *attīstīt* šo tirgu.
- Direktīvas 2. pants: šis pants tika grozīts tā, lai no darbības jomas izslēgtu transporta uzņēmumu daļu, kas pamatā balstās uz aviācijas un kuģu uzpildes degvielas izmantošanu (līdzīgs izņēmums bija paredzēts arī Komisijas priekšlikumā, definējot "Enerģētiku") un noteiktu bruņoto spēku daļu.
- Attiecībā uz definīcijām 3. pantā Padome mēģinājusi tās veidot pēc iespējas īsas, konsekventas un praktiski lietojamas, vajadzības gadījumā pieskaņojot tās pašreizējām definīcijām citos Kopienas tiesību aktos.
- Direktīvas 5. pantā ieviests elastīgs elements, uzsvāru liekot uz izmaksu ziņā visefektīvākajiem pasākumiem un ieviešot atsauci uz attiecīgo valdības līmeni, kurā šis atbilstīgais pasākums ieviešams. Turklāt saraksts ar pamatnostādnēm attiecībā uz valsts iepirkumu 5. panta 4. punktā (kas Komisijas priekšlikumā bija neobligāta rakstura: "dalībvalstis var....") ir pārcelts uz V pielikumu: tas izdarīts nolūkā neizslēgt citus potenciālus izmaksu ziņā efektīvus pasākumus, ko varētu veikt publiskajā sektorā. Direktīvas 5. panta 5. punkts tika svītrots, jo tas sakarā ar Komisijas iniciatīvas tiesībām šķita nevajadzīgs.
- Direktīvas 6. pants tika pārstrukturēts: b) un c) apakšpunkti tika pārvietoti uz 1. punktu savukārt a) apakšpunkts 2. punktā ir formulēts citādi. Šis 2. punkts dod dalībvalstīm izvēles iespēju starp dažādām saistībām, ko uzliek uzņēmumiem, kam piemēro šo pantu.
- Direktīvas 7. pants: šī panta noteikumi bija ļoti tālejoši un potenciāli tā īstenošana sākotnējā redakcijā būtu dārgi izmaksājusi, jo tas padarītu dalībvalstis atbildīgas par to, lai nodrošinātu visu energoefektivitātes pasākumu piedāvāšanu visiem patērētājiem. Kopējā nostājā šā panta mērķis ir nodrošināt optimālu pārredzamību un izplatīt informāciju par energoefektivitātes mehānismiem, finansiālo un tiesisko pamatu.
- Direktīvas 8. pants: šis pants tā sākotnējā redakcijā padarīja dalībvalstis atbildīgas par to, lai nodrošinātu kvalifikācijas, akreditācijas un/vai sertifikācijas shēmu pieejamību visiem tirgus dalībniekiem, kas piegādā enerģijas pakalpojumus. Šis pants tika pielāgots tā, lai dalībvalstīm būtu jānodrošina šādu shēmu pieejamība *vajadzības gadījumā*, iedarbīgi ļaujot dalībvalstīm ņemt vērā citus atbilstīgus faktorus (piemēram, attiecīgā tirgus brieduma pakāpi, tirgus dalībnieku skaitu un pieprasījumu) pirms šo (dārgo) shēmu izveides.
- Direktīvas 10. pantā pievienots noteikums, kas dažos gadījumos pieļauj izmantot sociālu mērķu sistēmas un tarifu struktūras.

- Direktīvas 12. pantam pievienoti divi punkti:
 - Panta 2. punkts nodrošina to, ka dažos gadījumos var tikt izmantoti revīzijas pasākumi ar mazākām izmaksām.
 - Panta 3. punkts nosaka to, ka telpas, kas ir apstiprinātas saskaņā ar “Ēku direktīvu” atbilst revīzijas prasībām; turklāt tas pieļauj iespēju veikt revīziju uz brīvprātīgas vienošanās pamata balstītām sistēmām.
- Direktīvas 13. pants ir pielāgots, lai padarītu to elastīgāku un samazinātu izmaksas, kā arī izvairītos no nesamērīga administratīvā sloga.
- Prasības sniegt ziņojumu, kas ietvertas 14. pantā ir pilnveidotas un grozītas: 1. punkts dod iespēju Komisijai ņemt vērā pašreizējās aprēķināšanas metodes, 2. punkts tagad paredz, ka dalībvalstīm ir jāiesniedz viens vidusposma ziņojums un viens noslēguma ziņojums.
- Pievienots jauns 15. pants, kas nosaka Komisijas uzdevumus, kā arī to grafiku saistībā ar komitoloģijas procedūru. Tāpat šajā (kopā ar attiecīgiem I un IV pielikuma noteikumiem) paredz, ka Komisija izveido aprēķināšanas metodiku, kas ietver apgrieztu aprēķinu procentuālā izteiksmē, kas dalībvalstīm jāizmanto sākot no direktīvas piemērošanas dienas (15. panta 2. punkts). Kad Komisija šo uzdevumu ir veikusi, tai vajadzētu turpināt darbu, lai pārbaudītu vai apgrieztu aprēķinu procenti var tikt vēl paaugstināti, izvērtējot saistītos faktorus (15. panta 3. punkts); ja Komisija nolemj, ka apgrieztu aprēķinu procenti patiesi var tikt paaugstināti, dalībvalstīm divus gadus pēc piemērošanas dienas jāizmanto šī jaunā metodika.
- Komisijas ierosināto nereālo termiņu 18. pantā, kas bija nosprausts kā 2006. gada 1. jūnijs, aizstāj ar divu gadu transponēšanas termiņu. Šāds laika periods no vienas puses pieļauj normālu likumdošanas procedūru pabeigšanu valstu līmenī un no otras puses tas dod iespēju:
 - dalībvalstīm būt Komisijai informāciju par pašreizējām aprēķināšanas metodēm, lai Komisija tās var ņemt vērā (vēlams 6 mēnešu laikā, 14. panta 1. punkts);
 - Komisijai attīstīt aprēķināšanas metodiku (18 mēnešu laikā, 15. panta 2. punkts);
 - dalībvalstīm aprēķināt valstu orientējošos ietaupījumus un gatavoties aprēķināšanas metodikas piemērošanai praksē.
- I pielikums tagad atspoguļo izmaiņas valsts ietaupījumu mērķu aprēķinu metodikā. Padome 3. punktā izmainīja datumu ko Komisija ierosināja kā pārtraukšanas datumu, pēc kura parasti mērvienības var ņemt vērā, aprēķinot ikgadējos ietaupījumus no 1991. gada līdz 1995. gadam. Tā tomēr atstāja 1991. gada datumu izmantošanai dažos gadījumos: šis noteikums ir vajadzīgs tām dalībvalstīm, kas ir uzsākušas noteiktus politikas instrumentus laika periodā no 1991. gada līdz 1994. gadam, ko tās lieto vēl aizvien. Turklāt tas nodrošina to, ka ievērojamās pūles, ko dalībvalstis uzņēmušās pagātnē energoefektivitātes uzlabošanas jomā, netiek noniecinātas salīdzinājumā ar tām dalībvalstīm, kas vēl nav uzsākušas līdzīga apmēra aktivitātes.
- Kopējās nostājas III pielikumā skaidro, ka sarakstā ietverti pieļaujamo mērvienību *piemēri*, kas pēc būtības nav ierobežojoši. Papildus tika veiktas izmaiņas vairākos minētajos piemēros.

- Padome IV pielikumā pievienoja sīkāku aprakstu par lejupejošu un augšupejošu aprēķinu metodēm (1.1. punkts), sarakstu ar saskaņotu energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu kalpošanas ilgumu attiecībā uz augšupejošiem aprēķiniem (4. punkts) un noteikumus, kas attiecas uz reizināšanas iedarbību un dubulto skaitīšanu (5. punkts).

IV SECINĀJUMS

Abas iestādes ir paudušas atbalstu Komisijas priekšlikuma galvenajam mērķim; abas piekrīt, ka Eiropas Savienībai vajadzētu sākt izmantot potenciālo enerģijas ietaupījumu piedāvātās iespējas un pēc iespējas drīzāk vajadzētu turpināt attīstīt energoefektīvu pakalpojumu un ražojumu tirgu. Šajā sakarībā Padomes viedoklis ir tāds, ka tās kopējā nostāja ir taisnīga attiecībā pret šiem Komisijas priekšlikuma svarīgākajiem mērķiem.
