ISSN 1725-2474

Publicatieblad van de Europese Unie

C 275 E

48e jaargang

Uitgave in de Nederlandse taal

8 november 2005

Mededelingen en bekendmakingen

Nummer | Inhoud | Bladzijde

I *Mededelingen*

Raad

2005/C 275 E/01 Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 33/2005 van 6 september 2005, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen 1

2005/C 275 E/02 Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 34/2005 van 23 september 2005, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende energie-efficiëntie bij het eindgebruik en energiediensten en houdende intrekking van Richtlijn 93/76/EEG van de Raad 19

NL

I

(Mededelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 33/2005

door de Raad vastgesteld op 6 september 2005

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2005/…/EG van het Europees Parlement en de Raad van … en tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

(2005/C 275 E/01)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gelet op Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen ([1]), en met name op artikel 7,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([2]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([3]),

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([4]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De opheffing van concurrentieverstoringen tussen vervoersondernemingen van de lidstaten, de goede werking van de interne markt en de versterking van het concurrentievermogen vragen om de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening van de kosten van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen aan vervoersondernemers. Een zekere mate van harmonisatie is reeds bereikt met Richtlijn 1999/62/EG.

(2) Een billijker tarifering van het gebruik van de wegeninfrastructuur is noodzakelijk om duurzaam vervoer in de Gemeenschap te stimuleren. De doelstelling om optimaal gebruik te maken van het bestaande wegennet en de negatieve effecten van het vervoer substantieel terug te dringen, moet worden verwezenlijkt zonder extra lasten voor de marktdeelnemers, teneinde een stabiele economische groei en de goede werking van de interne markt te garanderen.

(3) In het Witboek „Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" heeft de Commissie aangekondigd dat zij een voorstel zou doen voor een richtlijn inzake een heffingenstelsel voor het gebruik van de wegeninfrastructuur. Bij de aanneming op 12 februari 2003 van zijn verslag over de conclusies van het Witboek heeft het Europees Parlement bevestigd dat tarifering van het infrastructuurgebruik noodzakelijk is. Nadat de Europese Raad van Göteborg van 15 juni 2001 speciale aandacht had geschonken aan duurzaam vervoer, hebben ook de Europese Raad van Kopenhagen van 12 en 13 december 2002 en de Europese Raad van Brussel van 20 en 21 maart 2003 positief gereageerd op de mededeling van de Commissie dat zij voornemens is een nieuwe „Eurovignet"-richtlijn in te dienen.

(4) In Richtlijn 1999/62/EG worden voor de vaststelling van de toltarieven de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen in aanmerking genomen. Er is een specifieke bepaling vereist voor het verschaffen van duidelijkheid over de aanlegkosten die in aanmerking genomen kunnen worden.

([1]) PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.
([2]) PB C 241 van 28.9.2004, blz. 58.
([3]) PB C 109 van 30.4.2004, blz. 14.
([4]) Advies van het Europees Parlement van 20 april 2004 (PB C 104 E van 30.4.2004, blz. 372) en gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 september 2005 en standpunt van het Europees Parlement van … (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

(5) Het internationale vervoer over de weg vindt hoofdzakelijk plaats via het trans-Europees wegennet. Daarnaast is de goede werking van de interne markt van cruciaal belang voor het beroepsvervoer. Het communautaire kader dient derhalve van toepassing te zijn op het beroepsvervoer op het trans-Europees wegennet, zoals omschreven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet [1]. De lidstaten moeten overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel de vrijheid behouden tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen dan die van het trans-Europees wegennet, een en ander met inachtneming van het Verdrag.

(6) Met het oog op de kosteneffectiviteit bij de toepassing van tolregelingen behoeft niet de gehele infrastructuur waarop het tolgeld betrekking heeft te worden onderworpen aan toegangsbeperkingen ter controle van de tolheffing. De lidstaten kunnen ervoor kiezen deze richtlijn toe te passen door tolgelden te heffen op een specifiek punt van de infrastructuur waarop het tolgeld betrekking heeft.

(7) Toltarieven dienen gebaseerd te zijn op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. Wanneer die kosten medegefinancierd zijn uit de algemene begroting van de Europese Unie, mag de bijdrage uit de communautaire middelen niet door middel van tolgelden worden terugverdiend, tenzij de desbetreffende communautaire instrumenten specifieke bepalingen bevatten volgens welke bij de vaststelling van het bedrag van communautaire medefinanciering rekening moet worden gehouden met toekomstige tolregelingen.

(8) De mogelijkheid voor de gebruiker om zelf de hoogte van het verschuldigde toltarief te beïnvloeden door te kiezen voor de minst vervuilende voertuigen en voor minder drukke periodes of routes is een belangrijk element van een tolheffingssysteem. De lidstaten moeten de tolgelden derhalve kunnen differentiëren naar gelang van het type voertuig, op basis van de indeling van de voertuigen naar de uitstoot van uitlaatgassen („EURO"-classificatie) en naar de schade die ze toebrengen aan de wegen, alsmede naar gelang van de plaats, het tijdstip en de mate van congestie. Deze differentiatie van de toltarieven dient in verhouding te staan tot het nagestreefde doel.

(9) De aspecten van commerciële prijsstelling voor het gebruik van wegeninfrastructuur waarop de bepalingen van deze richtlijn niet van toepassing zijn, moeten het Verdrag in acht nemen.

(10) Deze richtlijn laat voor de lidstaten die een stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten voor infrastructuurvoorzieningen invoeren, de mogelijkheid onverlet om, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, te voorzien in een passende compensatie voor deze lasten. Deze compensatie mag niet leiden tot concurrentieverstoringen op de interne markt, en moet voldoen aan de desbetreffende bepalingen van het Gemeenschapsrecht, met name de minimumtarieven voor belastingen op voertuigen opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 1999/62/EG en de bepalingen van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit [2].

(11) Wanneer de lidstaten tolgeld of gebruiksrechten heffen voor het gebruik van wegen in het trans-Europees wegennet, moet aan de wegen waar die heffingen plaatsvinden passende prioriteit worden toegekend in de onderhoudsschema's van de lidstaten.

(12) Speciale aandacht dient besteed te worden aan de berggebieden, zoals de Alpen en de Pyreneeën. In het verleden zijn nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten vaak niet van de grond gekomen omdat de daarvoor benodigde, zeer omvangrijke, financiële middelen ontbraken. In deze gebieden kunnen de gebruikers derhalve extra worden belast om financiering mogelijk te maken van belangrijke projecten van zeer grote Europese waarde, met inbegrip van projecten die betrekking hebben op andere vervoersmodaliteiten binnen dezelfde corridor. Deze extra heffing dient verband te houden met de financiële vereisten van het project. Ook dient zij verband te houden met het basistarief van de tolgelden, om te voorkomen dat de lasten in een bepaalde corridor kunstmatig hoog worden gehouden, hetgeen ertoe zou kunnen leiden dat de verkeersstromen zich verplaatsen naar andere trajecten, met als gevolg congestieproblemen op lokaal niveau en een ondoelmatig gebruik van het wegennet.

(13) De heffingen mogen niet discriminerend zijn, noch mag de inning ervan aan de binnengrenzen buitensporig veel formaliteiten vereisen of op enige andere wijze de doorstroming belemmeren. Daarom moeten er passende maatregelen worden genomen om betaling door incidentele gebruikers mogelijk te maken, met name op plaatsen waar de inning van tolgelden en/of gebruiksrechten uitsluitend geschiedt middels een systeem dat het gebruik van een elektronisch betaalmiddel (on-board-unit) vereist.

(14) Met het oog op een coherente en geharmoniseerde toepassing van het systeem voor tarifering van het infrastructuurgebruik, moeten bij nieuwe tolregelingen de kosten worden berekend aan de hand van een reeks kernbeginselen of worden vastgesteld op een niveau dat niet hoger ligt dan het niveau dat het resultaat zou zijn van de toepassing van deze beginselen. Deze voorwaarden gelden niet voor bestaande regelingen, tenzij deze in de toekomst ingrijpend worden gewijzigd. Van ingrijpende wijziging is onder meer sprake wanneer de oorspronkelijke regels en voorwaarden van de tolregeling aanmerkelijk worden gewijzigd door de herziening

[1] PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

[2] PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/75/EG (PB L 157 van 30.4.2004, blz. 100).

van een overeenkomst met de exploitant van het tolsysteem; veranderingen die al in de oorspronkelijke regeling voorzien waren, vallen daar echter buiten. In het geval van concessieovereenkomsten zou een ingrijpende wijziging kunnen worden geïmplementeerd in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten. Om transparantie tot stand te brengen zonder belemmeringen op te werpen voor de goede werking van de markteconomie en de publiek-private partnerschappen, dienen de lidstaten voorts de eenheidswaarden en andere parameters die zij voornemens zijn toe te passen voor het berekenen van de verschillende kostenelementen waaruit de tolgelden zijn opgebouwd, aan de Commissie ter kennis te brengen, zodat de Commissie een advies kan uitbrengen, of, in het geval van concessieovereenkomsten, de overeenkomst en het desbetreffende referentiemodel. Adviezen die door de Commissie voorafgaand aan de invoering van nieuwe tolregelingen in lidstaten worden uitgebracht, laten de bij het Verdrag aan de Commissie opgelegde verplichting om toe te zien op de toepassing van de Gemeenschapswetgeving, volledig onverlet.

(15) Er zijn nog meer technische ontwikkelingen noodzakelijk om het systeem voor tarifering van het infrastructuurgebruik verder te ontwikkelen. Er dient een procedure ingevoerd te worden op basis waarvan de Commissie de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde voorwaarden kan aanpassen aan de technische ontwikkelingen na overleg met de lidstaten.

(16) De maatregelen voor de uitvoering van deze richtlijn dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden [1].

(17) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, te weten de harmonisatie van de voorwaarden voor de heffing van tolgelden in verband met het gebruik van de wegeninfrastructuur, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, en derhalve, vanwege haar communautaire dimensie en gelet op de noodzaak de interne vervoersmarkt te beschermen, beter op Gemeenschapsniveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen treffen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel dat is neergelegd in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, dat in hetzelfde artikel is neergelegd, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.

(18) Richtlijn 1999/62/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

„a) „trans-Europees wegennet": het wegennet als beschreven en met kaarten geïllustreerd in afdeling 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (*). De kaarten hebben betrekking op de in het dispositief en/of in bijlage II bij voornoemde beschikking genoemde afdelingen;

(*) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).;"

b) de volgende punten worden ingevoegd:

„a bis) „aanlegkosten": de kosten in verband met de aanleg, inclusief, in voorkomend geval, de financieringskosten, van:

— nieuwe infrastructuur of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties), of

— infrastructuur of infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties) die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór … (*), indien de tolregelingen reeds zijn ingesteld op … (*), of die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór de vaststelling van nieuwe tolregelingen die na … (*) worden ingevoerd; kosten in verband met infrastructuur of infrastructuurverbeteringen die vóór deze termijnen waren voltooid, kunnen ook als aanlegkosten worden beschouwd indien:

i) een lidstaat een tolsysteem heeft ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van deze kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die in werking treden vóór … (*), of

ii) een lidstaat kan aantonen dat de aanleg van de betrokken infrastructuur slechts gerechtvaardigd was als de geplande levensduur meer dan 30 jaar bedroeg.

[1] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Het aandeel van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, mag in geen geval groter zijn dan het gedeelte van de huidige geplande levensduur van de infrastructuurcomponenten dat nog moet ingaan op … (*) of op de datum waarop de nieuwe tolregelingen worden ingevoerd indien deze datum later valt.

Kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen kunnen ook de specifieke uitgaven voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van de geluidshinder of ter verbetering van de veiligheid op de weg omvatten, en de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging.

a ter) „financieringskosten": rente over leningen en/of rendement op eventueel door aandeelhouders beschikbaar gesteld aandelenkapitaal;

a quater) „significante structurele reparaties": structurele reparaties, met uitsluiting van reparaties die niet meer van enig actueel voordeel voor de weggebruiker zijn, bijvoorbeeld wanneer het reparatiewerk is vervangen door verdere vernieuwing van het wegdek of andere aanlegwerkzaamheden.";

c) punt b) wordt vervangen door de volgende tekst:

„b) „tolgeld": een bedrag dat wordt betaald voor een bepaalde afstand afgelegd met een voertuig op een van de in artikel 7, lid 1, bedoelde infrastructuurvoorzieningen; het bedrag is gebaseerd op de afgelegde afstand en op het type voertuig.";

d) het volgende punt wordt ingevoegd:

„b bis) „gewogen gemiddelde toltarief": de totale opbrengsten uit tolgelden over een bepaalde periode gedeeld door het aantal voertuigkilometers die tijdens die periode zijn afgelegd op een bepaald netwerk waarop tolgeld wordt geheven, waarbij de opbrengsten en de voertuigkilometers telkens worden berekend voor de voertuigen waarvoor tolgeld moet worden betaald.";

e) de punten c), d), e) en f) worden vervangen door:

„c) „gebruiksrecht": een bedrag dat recht geeft om met een voertuig gedurende een bepaalde tijd gebruik te maken van de in artikel 7, lid 1, bedoelde infrastructuurvoorzieningen;

d) „voertuig": een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen bedoeld of uitsluitend gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt;

e) „EURO 0-voertuig", „EURO I-voertuig", „EURO II-voertuig", „EURO III-voertuig", „EURO IV-voertuig", „EURO V-voertuig", „EEV-voertuig": een voertuig dat voldoet aan de in bijlage 0 aangegeven emissiegrenswaarden;

f) „type voertuig": type van een voertuig gecategoriseerd op basis van het aantal assen, de afmetingen of het gewicht van het voertuig, of een andere indeling van het voertuig volgens de schade die het aan de wegen toebrengt, bijvoorbeeld het in bijlage IV vervatte indelingssysteem op basis van de aan het wegdek toegebrachte schade, mits het indelingssysteem is gebaseerd op voertuigkenmerken die voorkomen in de voertuigdocumentatie die in alle lidstaten wordt gebruikt, dan wel duidelijk zichtbaar zijn.";

f) de volgende punten worden toegevoegd:

„g) „concessieovereenkomst": een concessieovereenkomst voor openbare werken of een concessieovereenkomst voor diensten, als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (*);

h) „concessietolgeld": een tolgeld geheven door een concessiehouder krachtens een concessieovereenkomst.

(*) PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1874/2004 van de Commissie (PB l 326 van 29.10.2004, blz. 17)."

2) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 tot en met 4 worden vervangen door:

„1. De lidstaten mogen tolgelden en/of gebruiksrechten op het trans-Europese wegennet of op een gedeelte daarvan handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2 tot en met 12 gestelde voorwaarden is voldaan. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op wegen die niet tot het trans-Europese netwerk behoren of, op het trans-Europese netwerk, op typen motorvoertuigen die niet onder de definitie van „voertuig" vallen, een en ander met inachtneming van het Verdrag.

2. De lidstaten mogen ervoor kiezen tolgelden en/of gebruiksrechten in te voeren of te handhaven die alleen van toepassing zijn op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 12 ton. Indien een lidstaat ervoor kiest tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op lichtere voertuigen, zijn de bepalingen van deze richtlijn van toepassing.

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

3. Het is niet toegestaan op enigerlei voertuigcategorie voor het gebruik van hetzelfde traject tegelijkertijd zowel tolgelden als gebruiksrechten te heffen. De lidstaten mogen evenwel ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen die deel uitmaken van wegennetten waarover gebruiksrechten worden geheven.

4. De tolgelden en gebruiksrechten worden geheven zonder directe of indirecte discriminatie op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming, het land of de plaats waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of op grond van de herkomst of bestemming van het vervoer.";

b) de volgende leden worden ingevoegd:

„4 bis. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten, dan wel vrijstellingen van de verplichting om tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor voertuigen die zijn vrijgesteld van de eis tot het installeren en gebruik en van het controleapparaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (*), en in de gevallen van en onder de voorwaarden als genoemd in artikel 6, lid 2, onder a) en b), van deze richtlijn.

4 ter. Tariferingsstructuren met kortingen of verlagingen van toltarieven voor frequente gebruikers kan de exploitant van de infrastructuur daadwerkelijk administratieve kosten besparen. Daarom kunnen de lidstaten in dergelijke kortingen en verlagingen voorzien op voorwaarde dat:

— zij de in lid 10, onder a), genoemde voorwaarden in acht nemen;

— zij het Verdrag naleven, en met name de artikelen 12, 49, 86 en 87;

— zij de mededinging in de interne markt niet verstoren;

— de resulterende tariferingsstructuur lineair en evenredig is, voor alle gebruikers onder dezelfde voorwaarden beschikbaar is en niet leidt tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers.

In geen geval mogen dergelijke kortingen of verlagingen meer bedragen dan 13 % van het toltarief dat wordt aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die niet voor de korting of verlaging in aanmerking komen.

4 quater. Alle regelingen voor korting of verlaging worden aan de Commissie meegedeeld, die nagaat of de in de leden 4 bis en 4 ter genoemde voorwaarden zijn nageleefd, en deze regelingen volgens de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde procedure goedkeurt.

(*) PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 432/2004 van de Commissie (PB L 71 van 10.3.2004, blz. 3).;"

c) lid 6 wordt vervangen door:

„6. De regelingen voor het innen van tolgelden en/of gebruiksrechten mogen niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet ongerechtvaardigd benadelen, noch financieel, noch anderszins. Met name wanneer een lidstaat tolgelden en/of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem waarbij een on-board-unit in het voertuig moet worden gebruikt, stelt de lidstaat geschikte on-board-units ter beschikking op grond van redelijke administratieve en financiële regelingen.";

d) de tweede en de derde alinea van lid 7 worden geschrapt;

e) de leden 9 en 10 worden vervangen door:

„9. Toltarieven zijn uitsluitend gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. Meer bepaald moeten de gewogen gemiddelde toltarieven gerelateerd zijn aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde toltarieven mogen eveneens rendement op kapitaal of een winstmarge op basis van de marktvoorwaarden omvatten.

10. a) Onverminderd de gewogen gemiddelde toltarieven, bedoeld in lid 9, kunnen de lidstaten variaties in de toltarieven aanbrengen, bijvoorbeeld om milieuschade te bestrijden, congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken, het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren of de veiligheid op de weg te bevorderen, mits deze variatie:

— in verhouding staat tot het nagestreefde doel;

— transparant en niet-discriminerend is, met name wat betreft de nationaliteit van de vervoersonderneming, het land of de plaats waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of de herkomst of bestemming van het vervoer;

— niet bedoeld is om extra opbrengsten uit tolgeld te genereren; iedere onverwachte toename van de opbrengsten (die leidt tot gewogen gemiddelde toltarieven die niet in overeenstemming zijn met lid 9) moet worden gecompenseerd via wijzigingen van de structuur van de variatie die moeten worden toegepast binnen twee jaar na afloop van het boekjaar waarin de extra opbrengsten werden gegenereerd;

— de maxima voor de variatie als bepaald onder b) niet overschrijdt.

b) Mits voldaan wordt aan de onder a) genoemde voorwaarden, mogen de toltarieven variëren naar gelang van:

— de EURO-emissienorm als bepaald in bijlage 0, mits geen enkel toltarief meer dan 100 % hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen, en/of

— het tijdstip van de dag, het soort dag of seizoen, mits:

i) geen enkel toltarief meer dan 100 % hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend tijdens de goedkoopste periode van de dag, het goedkoopste soort dag of het goedkoopste seizoen, of

ii) ingeval voor de goedkoopste periode een nultarief geldt, de toeslag voor het duurste tijdstip van de dag, het duurste soort dag of het duurste seizoen niet meer dan 50 % bedraagt van het toltarief dat anders voor het betrokken voertuig zou gelden.

c) Mits voldaan wordt aan de onder a) genoemde voorwaarden, mogen de toltarieven in uitzonderlijke gevallen op een andere wijze worden gevarieerd teneinde de commerciële haalbaarheid van specifieke projecten van groot Europees belang veilig te stellen wanneer zij geconfronteerd worden met rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen voor voertuigen. De daaruit voortvloeiende tariferingsstructuur moet lineair en evenredig zijn, moet openbaar worden gemaakt, moet voor alle gebruikers onder dezelfde voorwaarden beschikbaar zijn, en mag niet leiden tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorgerekend aan andere gebruikers. Voorafgaand aan de toepassing van de betreffende tariferingsstructuur moet de Commissie nagaan of aan de in dit punt gestelde voorwaarden is voldaan.";

f) de volgende leden worden toegevoegd:

„11. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden kan, nadat de Commissie is ingelicht, een verhoging worden toegepast op de tolgelden voor specifieke trajecten:

a) waar acute congestie voorkomt die het vrije verkeer van de voertuigen hindert, of

b) waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt

mits:

— de opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in prioritaire projecten van Europees belang die worden opgesomd in bijlage III bij Beschikking nr. 884/2004/EG, die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade, en die worden gerealiseerd in dezelfde corridor als die van het traject waar de tariefverhoging wordt toegepast;

— de verhoging, die kan worden toegepast op de overeenkomstig lid 10 gevarieerde toltarieven, ten hoogste 15 % van het overeenkomstig lid 9 berekende gewogen gemiddelde toltarief bedraagt, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende gedeelten van prioritaire projecten van Europees belang met betrekking tot infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden, in welk geval de verhoging niet meer dan 25 % mag bedragen;

— de toepassing van de verhoging niet leidt tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers;

— de financiële plannen voor de infrastructuurvoorziening waarop de verhoging wordt toegepast en een kosten-batenanalyse voor het nieuwe infrastructuurproject bij de Commissie worden ingediend vóór de toepassing van de verhoging;

— de periode waarin de verhoging van toepassing zal zijn, vooraf is bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming is met de ingediende financiële plannen en kosten-batenanalyse.

In het geval van nieuwe grensoverschrijdende projecten is voor de toepassing van deze bepaling de instemming van de betrokken lidstaten vereist.

Wanneer de Commissie de financiële plannen ontvangt van een lidstaat die voornemens is een verhoging toe te passen, stelt zij deze informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater, lid 1, bedoelde comité. Indien de Commissie van oordeel is dat de beoogde verhoging niet in overeenstemming is met de in dit lid gestelde voorwaarden, of dat de beoogde verhoging aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere gebieden, kan zij het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen afwijzen of om wijziging ervan verzoeken overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde procedure.

12. Indien een bestuurder tijdens een controle de voertuigdocumenten die nodig zijn voor het verstrekken van de in lid 10, onder b), eerste streepje, bedoelde informatie en voor de vaststelling van het type voertuig niet kan overleggen, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.".

3) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„*Artikel 7 bis*

1. De lidstaten stellen de gewogen gemiddelde toltarieven vast voor het betrokken infrastructuurnetwerk of een duidelijk omschreven gedeelte van een dergelijk netwerk en nemen daarbij de verschillende kosten als bepaald in artikel 7, lid 9, in aanmerking. De in aanmerking genomen kosten houden verband met het netwerk of het gedeelte van het netwerk waarop tolgeld wordt geheven en met de voertuigen die tolplichtig zijn. De lidstaten kunnen ervoor kiezen die kosten niet terug te verdienen via inkomsten uit tolgeld, of slechts een percentage van de kosten terug te verdienen.

2. Toltarieven worden bepaald overeenkomstig artikel 7 en lid 1 van dit artikel.

3. De lidstaten berekenen de kosten voor nieuwe tolregelingen anders dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden, die door de lidstaten na … (*) worden ingesteld, aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.

De maximale toltarieven voor nieuwe concessietolgelden die na … (*) worden ingesteld, zijn ten hoogste gelijk aan het tarief dat het resultaat zou zijn van een berekening aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Deze gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op basis van een referentieperiode die redelijk lang is en aan de aard van een concessieovereenkomst is aangepast.

De bij dit lid opgelegde verplichtingen gelden niet voor tolregelingen die reeds zijn ingesteld op … (*) of waarvoor, in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen in het kader van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór de … ((*), zolang deze regelingen van kracht blijven en mits zij niet ingrijpend worden gewijzigd.

4. De lidstaten brengen de Commissie uiterlijk vier maanden voor de toepassing van nieuwe tolregelingen het volgende ter kennis:

a) voor tolregelingen anders dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden:

— de eenheidswaarden en de andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende kostenelementen te berekenen, en

— duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor hun tolregeling geldt, en de geografische omvang van het netwerk of netwerkgedeelte die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, alsmede over het percentage van de kosten dat zij willen terugverdienen;

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgelden:

— de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten;

— het referentiemodel waarop de concessieverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst zoals bedoeld in bijlage VII B bij Richtlijn 2004/18/EG heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7, lid 9, het geraamde verkeersvolume per type voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het netwerk dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

5. Voor de regelingen waarvoor de verplichtingen van lid 3 gelden, brengt de Commissie binnen vier maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 4 verstrekte informatie een advies uit waarin zij oordeelt of aan deze verplichtingen blijkt te zijn voldaan.

De adviezen van de Commissie worden ter beschikking gesteld van het in artikel 9 quater, lid 1, bedoelde comité.

6. Indien een lidstaat de bepalingen van artikel 7, lid 11, wil toepassen op tolregelingen die op … (*) van kracht zijn, moet die lidstaat informatie verstrekken die aantoont dat het gewogen gemiddelde toltarief voor die specifieke infrastructuur in overeenstemming is met artikel 2, onder a bis), en artikel 7, leden 9 en 10.".

4) Artikel 8, lid 2, onder b), wordt vervangen door:

„b) de betaling van het gemeenschappelijke gebruiksrecht geeft toegang tot het door elke deelnemende lidstaat in overeenstemming met artikel 7, lid 1, vastgestelde wegennet;".

5) Het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

„*Artikel 8 bis*

Iedere lidstaat ziet toe op het stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten, om te bewerkstelligen dat het op een transparante en niet-discriminerende wijze functioneert.".

6) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt het volgende punt ingevoegd:

„d) belastingen op verzekeringen";

b) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel beslissen de lidstaten over de aanwending van de inkomsten uit de heffingen op het gebruik van de wegeninfrastructuur. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, zouden de inkomsten uit deze heffingen moeten worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem.".

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

7) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 9 bis

De lidstaten voeren adequate controles in en stellen een sanctieregeling vast voor inbreuken op de nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn worden aangenomen; ze nemen alle nodige maatregelen met het oog op de toepassing daarvan. De vast te stellen sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

Artikel 9 ter

De Commissie bevordert de dialoog en de uitwisseling van technische specialistische kennis tussen de lidstaten in het kader van de uitvoering van deze richtlijn, met name van bijlage III. De Commissie actualiseert en verduidelijkt de bijlagen 0, III en IV op basis van de technische ontwikkelingen en de bijlagen I en II in het licht van de inflatie, een en ander overeenkomstig de procedure zoals bedoeld in artikel 9 quater, lid 3.

Artikel 9 quater

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

4. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode wordt vastgesteld op drie maanden.".

8) Artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

Uiterlijk op … (*) legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn, waarbij zij rekening houdt met de technologische ontwikkelingen en de trend van de verkeersdichtheid, en een evaluatie geeft van de gevolgen voor de interne markt, met inbegrip van de gevolgen voor de eilanden, de niet aan zee grenzende en de perifere gebieden van de Gemeenschap, de hoogte van de investeringen in de sector en de bijdrage van de richtlijn tot de doelstellingen van een duurzaam vervoersbeleid.

Het verslag gaat, indien nodig, vergezeld van voorstellen aan het Europees Parlement en de Raad voor een verdere herziening van deze richtlijn.

De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op … (**) de nodige informatie toekomen.".

9) De tabel in bijlage II met het bedrag van de jaarlijkse rechten wordt vervangen door:

	„maximum drie assen	minimum vier assen
EURO 0 en EURO I	1 020	1 648
EURO II en EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V en EEV	797	1 329"

10) De laatste zin van bijlage II wordt door de volgende vervangen:

„Het dagtarief is voor alle voertuigcategorieën gelijk en bedraagt 11 EUR.".

11) Bijlage 0, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage I bij deze richtlijn, wordt ingevoegd.

12) Bijlage III, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage II bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.

13) Bijlage IV, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage III bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk … (***) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen, alsmede een tabel waaruit blijkt hoe de bepalingen van deze richtlijn overeenstemmen met de nationale bepalingen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, .

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
…	…

(*) 5 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) 54 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

„BIJLAGE 0

EMISSIEGRENSWAARDEN

1. **„EURO 0-voertuig"**

Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **„EURO I-/EURO II-voertuig"**

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh
„EURO I-voertuig"	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
„EURO II-voertuig"	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Op de grenswaarde voor de emissie van deeltjes wordt bij motoren met een vermogen van 85 kW of minder een coëfficiënt van 1,7 toegepast.

3. **„EURO III-/EURO IV-/EURO V-/EEV-voertuig"**

De specifieke massa van het koolmonoxide, het totaal aan koolwaterstoffen, de stikstofoxiden en de deeltjes, een en ander bepaald met de ESC-test, en de opaciteit van de rook die is bepaald met de ELR-test, mogen niet meer bedragen dan de volgende waarden (1):

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffe-n (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh	Rook m^{-1}
„EURO III-voertuig"	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
„EURO IV-voertuig"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
„EURO V-voertuig"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
„EEV-voertuig"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Een testcyclus bestaat uit een opeenvolging van testpunten, elk bij een bepaald toerental en koppel van de motor in stationaire toestand (ESC-test) of in veranderende bedrijfsomstandigheden (ETC- en ELR-test).
(2) 0,13 voor motoren met een inhoud per cilinder van minder dan 0,7 dm^3 en een nominaal toerental van meer dan 3 000 min^{-1}.

4. Voor voertuigen als omschreven in Richtlijn 88/77/EEG en daarop volgende wijzigingen, kunnen in de toekomst emissiewaarden worden overwogen."

BIJLAGE II

„BIJLAGE III

KERNBEGINSELEN VOOR DE TOEDELING VAN KOSTEN EN DE BEREKENING VAN TOLGELDEN

In deze bijlage worden de kernbeginselen beschreven voor de berekening van de gewogen gemiddelde tolgelden, in het licht van artikel 7, lid 9. De verplichting om tolgelden te relateren aan de kosten doet geen afbreuk aan de vrijheid van de lidstaten om overeenkomstig artikel 7 bis, lid 1, ervoor te kiezen de kosten niet volledig door inkomsten uit tolgelden terug te verdienen, of om overeenkomstig artikel 7, lid 10, de bedragen van specifieke tolgelden te laten afwijken van het gemiddelde ([1]).

De toepassing van deze beginselen dient volledig in overeenstemming te zijn met andere verplichtingen krachtens het Gemeenschapsrecht, met name de eis dat concessieovereenkomsten worden gegund overeenkomstig Richtlijn 2004/18/EG van de Raad en andere communautaire instrumenten op het gebied van overheidsopdrachten.

Wanneer een lidstaat met een of meer derden onderhandelingen aanknoopt met het oog op een concessieovereenkomst betreffende de aanleg of exploitatie van een gedeelte van zijn infrastructuur, of met dat doel deelneemt aan een soortgelijke regeling op basis van nationale wetgeving of een overeenkomst die door de regering van een lidstaat is gesloten, zal de naleving van deze beginselen worden beoordeeld op basis van het resultaat van deze onderhandelingen.

1. **Definitie van het wegennet en van de voertuigen die onder de regeling vallen**

— Wanneer op het volledige TEN-wegennet niet een uniforme tolregeling wordt toegepast, geeft een lidstaat nauwkeurig aan voor welk gedeelte of welke gedeelten van het netwerk een tolregeling van toepassing is, en welk voertuigklasseringssysteem hij zal gebruiken voor het bepalen van de verschillende toltarieven. De lidstaten moeten tevens aangeven of de regeling wordt uitgebreid tot voertuigen onder de 12-tongrens.

— Wanneer een lidstaat niet voor alle gedeelten van zijn wegennet kiest voor een uniform beleid inzake het terugverdienen van kosten (wat krachtens artikel 7 bis, lid 1, is toegelaten), wordt voor elk duidelijk afgebakend gedeelte van het wegennet een afzonderlijke kostenberekening gemaakt. Een lidstaat kan ervoor kiezen zijn netwerk te splitsen in een aantal duidelijk onderscheiden gedeelten, zodat voor elk gedeelte afzonderlijke concessieregelingen of soortgelijke regelingen kunnen worden getroffen.

2. **Infrastructuurkosten**

2.1. *Investeringskosten*

— De investeringskosten omvatten de kosten voor aanleg (waaronder de financieringskosten) en de kosten voor ontwikkeling van de infrastructuur, evenals, in voorkomend geval, een rendement op de kapitaalinvestering of een winstmarge. De kosten voor de aankoop van terreinen, planning, ontwerp, toezicht op constructiecontracten en projectbeheer, en van archeologisch onderzoek en bodemonderzoek, alsmede andere relevante incidentele kosten, zijn eveneens inbegrepen.

— Het terugverdienen van de aanlegkosten is gebaseerd op de geplande levensduur van de infrastructuur of op een andere afschrijvingsperiode (van niet minder dan 20 jaar), naar gelang van hetgeen in het licht van een financiering door een concessieovereenkomst of anderszins als passend wordt beschouwd. De lengte van de afschrijvingsperiode kan een hoofdvariabele zijn in de onderhandelingen over concessieovereenkomsten, vooral indien de betrokken lidstaat bij wijze van onderdeel van de overeenkomst een maximum wil stellen aan het toepasselijke gewogen gemiddelde tolgeld.

— Onverminderd de berekening van de investeringskosten kan het terugverdienen van de kosten

  — gelijkelijk over de afschrijvingsperiode worden gespreid, dan wel worden geconcentreerd in de eerste, de middelste of de latere jaren, op voorwaarde dat die concentratie op een transparante wijze wordt gerealiseerd;

  — voorzien in een indexering van de tolgelden over de afschrijvingsperiode.

— Alle historische kosten zijn gebaseerd op de betaalde bedragen. Kosten die nog zullen ontstaan, zijn gebaseerd op redelijke kostenramingen.

([1]) Deze bepalingen geven, samen met de geboden flexibiliteit in de wijze waarop de kosten in de tijd worden teruggewonnen (zie punt 2.1, derde streepje), een aanzienlijke marge om de tolgelden te bepalen op een niveau dat voor de gebruikers aanvaardbaar is en aangepast is aan de specifieke doelstellingen van het vervoerbeleid van de lidstaat.

— Overheidsinvesteringen kunnen als gefinancierde leningen worden beschouwd. De rente op historische kosten is de rente op overheidsleningen welke voor die periode gold.

— De kostentoerekening aan zware vrachtwagens geschiedt op een objectieve en transparante basis, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van het zwarevrachtwagenvervoer dat van het wegennet gebruik maakt en de daaraan verbonden kosten. De voertuigkilometers van de zware vrachtwagens kunnen hiertoe worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde „equivalentiecoëfficiënten" zoals die welke zijn opgenomen in punt 4 ([1]).

— Voorzieningen voor geraamd kapitaalrendement of winstmarge zijn in het licht van de marktsituatie redelijk en kunnen, om voor een overeenkomstsluitende derde partij prestatieprikkels in te bouwen met betrekking tot eisen aan kwaliteit van de dienstverlening, gevarieerd worden. Het rendement op kapitaal mag worden geraamd met behulp van economische indicatoren zoals de IRR (interne rentabiliteit) of de WACC (gewogen gemiddelde kapitaalskosten).

2.2 *Jaarlijkse onderhoudskosten en structurele reparatiekosten*

— Deze kosten omvatten zowel de jaarlijkse kosten voor onderhoud van het wegennet als de periodieke kosten voor onderhoud, versterking en vernieuwing van het wegdek, teneinde te verzekeren dat het niveau van operationele functionaliteit van het wegennet in de tijd gehandhaafd blijft.

— De kosten worden op basis van werkelijke en voorspelde aandelen voertuigkilometers verdeeld over de zware vrachtwagens en het andere verkeer, en kunnen worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde equivalentiecoëfficiënten zoals die welke zijn vermeld in punt 4.

3. **Exploitatiekosten, beheerskosten en kosten voor tolheffing**

Deze kosten omvatten alle kosten van de exploitant van de infrastructuur die niet onder deel 2 vallen en die verband houden met de aanleg, de exploitatie en het beheer van de infrastructuur en van de tolregeling. Zij omvatten met name:

— de kosten voor bouw, instelling en onderhoud van tolhuisjes en andere betaalsystemen;

— de dagelijkse kosten voor exploitatie, beheer en toepassing van het tolstelsel;

— administratieve heffingen en bijdragen in verband met concessieovereenkomsten;

— beheerskosten, administratieve kosten en kosten van diensten in verband met de exploitatie van de infrastructuur.

De kosten kunnen ook een rendement op kapitaal of een winstmarge omvatten die de overgedragen risicograad aangeven.

Deze kosten worden op een eerlijke, transparante basis verdeeld over alle tolplichtige voertuigklassen.

4. **Aandeel van het zwarevrachtwagenverkeer, equivalentiecoëfficiënten en correctiemechanisme**

— De berekening van het tolgeld is gebaseerd op het feitelijke of voorspelde aandeel van zware vrachtwagens in de voertuigkilometers, die, indien gewenst, worden gecorrigeerd aan de hand van equivalentiecoëfficiënten om rekening te houden met de hogere kosten voor aanleg en reparatie van infrastructuur voor gebruik door zware vrachtwagens.

— In onderstaande tabel is een aantal indicatieve equivalentiecoëfficiënten weergegeven. Wanneer een lidstaat gebruik maakt van equivalentiecoëfficiënten met een andere waarde dan in de tabel, moeten deze gebaseerd zijn op objectief gerechtvaardigde criteria en openbaar worden gemaakt.

([1]) Bij de toepassing van equivalentiecoëfficiënten door de lidstaten kan rekening worden gehouden met wegenaanleg in fasen of volgens een langelevenscyclusbenadering.

Voertuigklasse (1)	Equivalentiecoëfficiënten		
	Structureel onderhoud (2)	Investeringen	Jaarlijks onderhoud
incl. tussen 3,5 t en 7,5 t, Klasse 0	1	1	1
> 7,5 t, Klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t, Klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t, Klasse III	5,72	1	1

(1) Zie bijlage IV voor de bepaling van de voertuigklasse.
(2) De voertuigklassen komen overeen met een druk per as van respectievelijk 5,5; 6,5; 7,5 en 8,5 t.

— Tolregelingen die op verwachte verkeersniveaus zijn gebaseerd, voorzien in een correctiemechanisme waarbij de tolgelden periodiek worden bijgesteld ter correctie van het te veel of te weinig terugverdienen van kosten als gevolg van fouten in de voorspelling."

BIJLAGE III

„BIJLAGE IV

INDICATIEVE BEPALING VAN DE VOERTUIGKLASSE

In onderstaande tabel zijn de voertuigklassen weergegeven.

De voertuigen worden ingedeeld in de subcategorieën 0, I, II en III op basis van de schade die ze veroorzaken aan het wegdek, in oplopende volgorde (klasse III betreft dus de voertuigen die de grootste schade aan de wegeninfrastructuur toebrengen). De schade neemt exponentieel toe met de toename van de druk per as.

Alle motorvoertuigen en voertuigcombinaties met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minder dan 7,5 ton vallen onder klasse 0.

Motorvoertuigen

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering [1]		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
Twee assen				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Drie assen				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Vier assen				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Veringen als gelijkwaardig erkend volgens de definitie in bijlage II bij Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/7/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 67 van 9.3.2002, blz. 47).

Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en samenstellen)

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
2 + 1 assen				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 assen				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 assen				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 assen				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 assen				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II”
40	44	40	44	

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft haar voorstel op 23 juli 2003 goedgekeurd.

Het Europees Parlement heeft op 20 april 2004 advies in eerste lezing uitgebracht.

De Raad stelde op 6 september 2005 zijn gemeenschappelijk standpunt vast overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

De Raad heeft bij zijn werkzaamheden tevens rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]) en het Comité van de Regio' s ([2]).

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Bij zijn vierde poging op 21 april 2005 kon de Raad uiteindelijk een politiek akkoord bereiken om de weg vrij te maken voor de vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt en zo het interne onderhandelingsproces, dat al meer dan 18 maanden aan de gang was, afronden. Dat zo moeilijk een akkoord kon worden bereikt, komt door de verschillende belangen en zienswijzen van de lidstaten, afhankelijk van hun geografische ligging (in het centrum of aan de periferie van de interne markt), en andere factoren, zoals de mate van ontwikkeling van hun bestaande wegennet en de financieringsmethode voor infrastructuurprojecten die hun voorkeur wegdraagt.

De onderhandelingen vonden plaats in het beleidskader dat is geschapen door het in 2001 gepubliceerde Witboek „Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010" van de Commissie ([3]), waarin gewezen werd op de essentiële rol van effectieve tarifering van het gebruik van de vervoersinfrastructuur als middel om de groei van de verschillende vervoerswijzen opnieuw in evenwicht te brengen, en daarmee de toenemende problemen van congestie en milieuschade aan te pakken.

1. *Aanpakken van essentiële beleidsdoelstellingen*

De Raad heeft in zijn gemeenschappelijk standpunt gepoogd in de bestaande richtlijn specifieke verbeteringen aan te brengen die een meerwaarde opleveren, zodat het nieuwe wettelijk kader inspeelt op de behoeften van een modern, 21e-eeuws vervoersbeleid voor de Gemeenschap. Het gemeenschappelijk standpunt beoogt met name:

— de problemen van *congestie en milieuschade* aan te pakken,

— een middel te vinden om extra *financiering* voor investeringen in *alternatieve infrastructuur* aan te trekken (modal shift),

— meer *transparantie en objectiviteit bij de vaststelling van tolheffingen* te bereiken, en de Commissie meer „instrumenten" te geven om de naleving beter te controleren,

— het wettelijke kader aan te passen aan het model van het publiek-privaat partnerschap voor de financiering van de aanleg van infrastructuur.

Voor elk van deze vier doelstellingen volgen de wijzigingen hieronder.

([1]) PB C 241 van 28.9.2004, blz. 58.
([2]) PB C 109 van 30.4.2004, blz. 14.
([3]) COM(2001) 370 van 12.9.2001.

i) *Aanpakken van congestie en milieuschade*

Verschillende toltarieven (artikel 7, lid 10)

De mogelijkheid om gedifferentieerde tarieven toe te passen naar gelang van de EURO-categorie en het tijdstip is het belangrijkste mechanisme om congestie en milieuschade aan te pakken. De Raad ontleende aan het Europees Parlement (amendement 29) het idee om de mogelijkheid in te voeren in het weekend of op feestdagen andere toltarieven toe te passen. Maar de tekst van de Raad maakt een veel grotere differentiatie mogelijk dan amendement 29. Een essentieel verschil is dat het Parlement voorstander is van een algemene limiet, zodat de hoogste tarieven maximaal het dubbele van de laagste kunnen bedragen. Voor verschillen die te maken hebben met schade aan de weg (bv. gewicht, aantal assen) stelt de Raad geen beperking, en voor verschillen naar emissiecategorie en tijdstip is de 100 %-limiet cumulatief. Daardoor wordt het mogelijk dat een zware, vervuilende vrachtwagen die op een druk tijdstip reist vier keer meer betaalt dan een lichter, schoner voertuig dat op een rustiger tijdstip reist. Dit effect wordt nog versterkt door op sommige tijdstippen een „nulheffing" mogelijk te maken.

Om te garanderen dat geen misbruik wordt gemaakt van de nieuwe mogelijkheden geldt nu de duidelijke en ondubbelzinnige eis dat de differentiatiemaatregelen inkomstenneutraal moeten zijn, en dat, mochten er toch extra inkomsten zijn, dit overschot de volgende jaren gecompenseerd wordt door verlaging van de toltarieven. Het beginsel van inkomstenneutraliteit is ook te vinden in amendement 12 van het Parlement.

Het tweede bestanddeel van het gemeenschappelijk standpunt dat op milieu- en congestieproblemen betrekking heeft, is de in het volgende punt besproken „verhoging".

ii) *Financiering voor alternatieve infrastructuur:*

Verhoging (artikel 7, lid 11)

De Raad heeft het voorstel van de Commissie aanvaard om in uitzonderlijke gevallen in berggebieden op wegen die congestiegevoelig zijn of waar milieuschade kan optreden, hogere toltarieven te hanteren. Voor grensoverschrijdende gevallen wordt het niveau van 25 % behouden, terwijl voor niet-grensoverschrijdende gevallen 15 % het maximum is. Het voorstel van het Parlement (amendement 30) om de verhoging ook te laten gelden voor verontreinigde stedelijke gebieden werd niet overgenomen. De eis dat inkomsten uit de verhoging worden gebruikt voor kruisfinanciering van prioritaire TEN-projecten in dezelfde transportcorridor is in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt in aangescherpte vorm behouden.

De verhoging is belangrijk omdat het om extra netto-inkomsten gaat (boven de kosten voor de aanleg van de weg) die specifiek gereserveerd worden voor de financiering van alternatieve (meestal spoorweg-) infrastructuur.

iii) *Transparante en objectieve tolheffingen, gecontroleerd door de Commissie:*

Definitie „aanlegkosten" (artikel 2 a bis)

In het gemeenschappelijk standpunt staat deze nieuwe definitie, die de Commissie voorstelt om de historische kosten te omschrijven die in aanmerking kunnen worden genomen bij de berekening van de toltarieven. In de tekst van de Raad is het voorstel van het Parlement (amendement 21) overgenomen om slechts een deel van deze kosten in aanmerking te nemen, maar wordt de geplande levensduur van de voorzieningen en niet het afschrijvingsdeel gebruikt als basis voor deze toerekening. (Afschrijving is een moeilijker toe te passen concept wanneer de aanleg van infrastructuur niet via leningen wordt gefinancierd).

In aanmerking komende kosten (artikel 7, lid 9)

In het gemeenschappelijk standpunt wordt het Commissievoorstel overgenomen om de kosten waarover tol mag worden geheven nader te omschrijven. Onderdelen van amendement 28 van het Parlement, zoals het schrappen van onverzekerde ongevalskosten, het opnemen van rendement op kapitaal en de verduidelijking dat het om maximumniveaus gaat (in artikel 7 bis, lid 1, van de tekst van de Raad), zijn overgenomen.

Kortingen voor frequente gebruikers (artikel 7, leden 4 ter en 4 quater)

Het door de Commissie voorgestelde artikel 8 ter is geschrapt en vervangen door de bovenbedoelde bepalingen, die een maximumpercentage voor kortingen voor frequente gebruikers bevatten. Hiermee wordt veel meer duidelijkheid en objectiviteit geschapen over de hoogte van de kortingen die onder het communautaire recht toegestaan zijn.

Methodiek/Berekeningsbasis (bijlage III)

De beknopte methodiek die de Commissie voorstelt, is uitgebreid en ontwikkeld tot een aantal algemene beginselen voor de berekening van tolgelden en de toedeling van kosten. Zij zijn bindend voor alle nog in te voeren tolheffingssystemen, zij het indirect voor op concessies gebaseerde regelingen. De Commissie kan deze beginselen via comitologie actualiseren en verduidelijken.

Toezicht op het systeem (artikel 7 bis)

Het voorstel van het Parlement om de bepalingen waarbij een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de wegeninfrastructuur in de lidstaten wordt ingesteld, te schrappen (amendementen 18 en 38) is overgenomen. De taak van de Commissie om toezicht te houden op het systeem en na te gaan of nieuwe tolregelingen in overeenstemming zijn met de bestaande regelingen is daarentegen nader uitgewerkt in artikel 7 bis.

iv) *Verenigbaarheid met publiek-privaat partnerschap (PPP)*

Specifieke regelingen voor concessieovereenkomsten

Aangezien op concessies gebaseerde publiek-private partnerschappen het meest voorkomende instrument voor de financiering en aanleg van nieuwe infrastructuur beginnen te worden, heeft de Raad een aantal elementen in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt opgenomen om de richtlijn aan te passen aan de realiteit van publiek-private partnerschappen. Die wijzigingen, als antwoord van de Raad op de bezorgdheid die wordt verwoord in de amendementen 9, 33, en 52 van het Parlement zijn:

— speciale behandeling voor overeenkomsten in de definitie van „aanlegkosten" (artikel 2 a bis);

— de mogelijkheid dat tolheffingen een winstmarge omvatten in artikel 7, lid 9;

— „indirecte toepassing" van het toezichtsysteem omschreven in artikel 7 bis op concessieovereenkomsten.

2. ***Andere belangrijke kwesties***

Doelheffingen/oormerken van inkomsten uit tolheffingen (artikel 9, lid 2)

De Raad accepteerde het delicate compromis over deze kwestie dat het Europees Parlement in amendement 48 voorstelt, volledig. Het specifiek reserveren van opbrengsten uit de verhoging (artikel 7, lid 11) voor herinvestering in geschikte TEN-projecten wordt behouden.

Externe milieukosten

Na bestudering van de amendementen 2, 17, 25, 28, 41 en 50 van het Parlement, besloot de Raad het Commissievoorstel te volgen en het huidige systeem, dat gebaseerd is op het terugverdienen van de infrastructuurkosten, te handhaven.

Werkingssfeer (artikel 7, leden 1 en 2)

Volgens het Commissievoorstel zouden de lidstaten een „alles of niets"-tolheffingssysteem moeten toepassen, dat geldt voor alle TEN-routes en alle voertuigen vanaf 3,5 ton. De Raad vond dat een dergelijke werkingssfeer een grote belemmering zou vormen voor de invoering van tolheffingssystemen in veel lidstaten, waar niet zeker is dat tolheffing door de bevolking wordt geaccepteerd. Het Commissievoorstel zou daardoor de centrale doelstelling — overschakelen op een systeem waarbij de gebruikers meer bijdragen in de kosten van de vervoersinfrastructuur die zij gebruiken — ernstig ondermijnen. In plaats daarvan heeft de Raad gekozen voor een kader waarbij de communautaire voorschriften gelden wanneer op een TEN-verbinding tol wordt geheven voor een voertuig van 3,5 ton of meer, maar de lidstaten bevoegd blijven om te beslissen op welke delen van hun TEN-netwerk tol wordt geheven en of die tol beperkt wordt tot zwaardere voertuigen.

Elders in de richtlijn heeft de Raad getracht de door de Commissie voorgestelde flexibiliteit voor de lidstaten om een zeer hoge tol te heffen op bepaalde routes (bijvoorbeeld routes met een zeer hoog aandeel transitverkeer), te beperken. Zo is het door de Commissie voorgestelde artikel 7, lid 10, onder c), dat verschillende heffingen toestond voor bepaalde wegen van het netwerk geschrapt.

Compensatie voor weggebruikers

NET als het Europees Parlement (zie amendement 36), was de Raad bezorgd dat het middel dat de Commissie voorstelt om vervoersondernemers te compenseren voor nieuwe kosten die veroorzaakt worden door de tolheffingssystemen, namelijk verlaging van de voertuigbelasting, een discriminerend effect kan hebben. De Raad zag ook geen reden om de bestaande harmonisatie van de voertuigbelasting die door de bestaande richtlijn is verwezenlijkt, „ongedaan te maken". Artikel 7 ter zoals voorgesteld door de Commissie is daarom in de Raadstekst geschrapt en vervangen door overweging 10 die ook verwijst naar andere compensatiemiddelen, zoals verlaging van de belasting op brandstoffen, een idee dat uit amendement 13 van het Parlement is overgenomen.

3. ***Amendementen van het Europees Parlement***

Het antwoord van de Raad op de amendementen 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 en 52 wordt hierboven onder de essentiële beleidsdoelstellingen uiteengezet.

Daarnaast heeft de Raad de amendementen 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 en 43 geheel, ten dele of in beginsel aanvaard.

III. **CONCLUSIE**

De intensieve, niet-aflatende inspanningen van de Raad om tot een akkoord te komen over dit gemeenschappelijk standpunt tonen aan dat hij zich scherp bewust is van het belang van dit onderwerp voor het vervoersbeleid in ruimere zin van de Gemeenschap. Het gemeenschappelijk standpunt schept een juridisch kader voor tarifering van het gebruik van de wegeninfrastructuur dat duidelijker is en gemakkelijker en op een transparante, objectieve en billijke manier kan worden toegepast, maar tevens nieuwe mogelijkheden creëert om tolheffing rechtmatig te gebruiken als middel om de milieu- en congestieproblemen aan te pakken waarmee de Gemeenschap te kampen heeft. De tekst betekent een reële, aanwijsbare en tastbare verbetering ten opzichte van de richtlijn van 1999 en brengt een zorgvuldig evenwicht tot stand tussen de noodzaak om naar een duurzaam transportbeleid te evolueren en het belang van een goed functionerende interne markt.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 34/2005

door de Raad vastgesteld op 23 september 2005

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2005/…/EG van het Europees Parlement en de Raad van … betreffende energie-efficiëntie bij het eindgebruik en energiediensten en houdende intrekking van Richtlijn 93/76/EEG van de Raad

(2005/C 275 E/02)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité [1],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's [2],

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag [3],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In de Europese Gemeenschap bestaat er behoefte aan een betere energie-efficiëntie bij het eindgebruik, moet de vraag naar energie worden beheerst en moet de productie van hernieuwbare energie worden bevorderd, aangezien er relatief beperkte mogelijkheden zijn om de condities van de levering en distributie van energie op korte tot middellange termijn op een andere wijze te beïnvloeden, door nieuwe capaciteit op te bouwen of door het transport en de distributie te verbeteren. Deze richtlijn is derhalve een bijdrage tot een betere zekerheid van de levering.

(2) Een betere energie-efficiëntie bij het eindgebruik zal ook bijdragen tot een beperking van het verbruik van primaire energie en tot het terugdringen van de emissie van CO2 en andere broeikasgassen. De emissie van deze gassen blijft verder stijgen, waardoor het steeds moeilijker wordt aan de afspraken van Kyoto te voldoen. Menselijke activiteiten in het kader van de energiesector veroorzaken 78 % van de emissie van broeikasgassen in de Gemeenschap. In het Zesde Milieuactieprogramma van de Gemeenschap zoals neergelegd in Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad [4] wordt gesteld dat een verdere daling nodig is om de doelstelling op lange termijn van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering te verwezenlijken, namelijk dat de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer wordt gestabiliseerd op een niveau waarbij een gevaarlijke ontregeling van het klimaatsysteem door de mens wordt voorkomen.

(3) Een betere energie-efficiëntie bij het eindgebruik zal de mogelijkheid bieden om op een economisch efficiënte manier potentiële kosteneffectieve energiebesparingen te benutten. Deze energiebesparingen zouden kunnen worden gerealiseerd met maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie en aldus de Europese Gemeenschap helpen haar afhankelijkheid van de invoer van energie te verkleinen. Bovendien kan de stap naar meer energie-efficiënte technologieën het innovatie- en concurrentievermogen van de Europese Gemeenschap, waarop in de Lissabonstrategie de nadruk wordt gelegd, stimuleren.

(4) In de mededeling van de Commissie over de uitvoering van de eerste fase van het Europees programma inzake klimaatverandering wordt een richtlijn inzake de beheersing van de vraag naar energie vermeld als een prioritaire maatregel inzake klimaatverandering op communautair niveau.

(5) Deze richtlijn is in overeenstemming met Richtlijn 2003/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2003 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en houdende intrekking van Richtlijn 96/92/EG — Verklaringen met betrekking tot ontmantelings- en afvalbeheeractiviteiten [5] en met Richtlijn 2003/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2003 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas en houdende intrekking van Richtlijn 98/30/EG [6] die de mogelijkheid bieden om energie-efficiëntie en beheersing van de vraag te gebruiken als alternatieven voor nieuwe capaciteit en ten behoeve van milieubescherming, waardoor de instanties van de lidstaten onder andere de mogelijkheid hebben nieuwe capaciteit aan te besteden of kunnen kiezen voor maatregelen voor energie-efficiëntie en beheersing van de vraag, mede door middel van systemen voor „witte certificaten".

(6) Deze richtlijn doet geen afbreuk aan artikel 3 van Richtlijn 2003/54/EG waarin is bepaald dat de lidstaten waarborgen dat alle huishoudelijke afnemers en, wanneer de lidstaten dit dienstig achten, kleine ondernemingen, aanspraak kunnen maken op universele dienstverlening, dat wil zeggen het recht op levering op hun grondgebied van elektriciteit van een bepaalde kwaliteit tegen redelijke, eenvoudig en duidelijk vergelijkbare en doorzichtige prijzen.

(7) De liberalisering van de detailhandelsmarkt voor eindafnemers van elektriciteit, aardgas, steenkool en bruinkool, verwarming en in sommige gevallen zelfs stadsverwarming en -koeling heeft in vrijwel alle gevallen geleid tot een verhoging van de efficiëntie en tot lagere kosten bij de opwekking, de omzetting en de distributie van energie. Deze liberalisering heeft niet geleid tot significante concurrentie in producten en diensten, die een verbetering van de energie-efficiëntie aan de vraagzijde met zich mee had kunnen brengen.

---

[1] PB C 120 van 20.5.2005, blz. 115.

[2] PB C 318 van 22.12.2004, blz. 19.

[3] Advies van het Europees Parlement van 7 juni 2005 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van … (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van het Europees Parlement van … (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

[4] PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

[5] PB L 176 van 15.7.2003, blz. 37. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/85/EG van de Raad (PB L 236 van 7.7.2004, blz. 10).

[6] PB L 176 van 15.7.2003, blz. 57.

(8) In zijn Resolutie van 7 december 1998 inzake energie-efficiëntie in de Europese Gemeenschap [1] spreekt de Raad zijn steun uit voor een streefdoel voor de Gemeenschap als geheel om de energie-intensiteit van het eindverbruik tot het jaar 2010 per jaar met gemiddeld één extra procentpunt te verbeteren.

(9) De lidstaten dienen derhalve nationale indicatieve streefwaarden vast te stellen om de energie-efficiëntie bij het eindgebruik te bevorderen en om een blijvende groei en levensvatbaarheid van de markt voor energiediensten te waarborgen en zo bij te dragen tot de uitvoering van de Lissabonstrategie. De vaststelling van nationale indicatieve streefwaarden ter bevordering van een efficiënt eindgebruik van energie, zorgt voor effectieve synergie met andere communautaire wetgeving die, wanneer ze wordt toegepast, zal bijdragen tot het bereiken van die nationale streefwaarden.

(10) Deze richtlijn vergt maatregelen van de lidstaten, waarbij de mate waarin haar doelstellingen kunnen worden verwezenlijkt, afhankelijk is van de gevolgen van deze maatregelen voor de eindverbruikers van energie. Het eindresultaat van de maatregelen van de lidstaten hangt af van een groot aantal externe factoren die van invloed zijn op het gedrag van de verbruikers wat betreft energiegebruik, en van hun bereidheid om energiebesparende methoden toe te passen en gebruik te maken van energiebesparende voorzieningen. Daarom is de nationale energiebesparingsstreefwaarde indicatief van aard en houdt ze voor de lidstaten geen juridisch afdwingbare verplichting in om het streefwaardecijfer van 6 % te halen, ook al zeggen de lidstaten toe zich te zullen inspannen om die streefwaarde te bereiken.

(11) Wanneer naar energie-efficiëntie door technologische, gedrags- en/of economische veranderingen wordt gestreefd, moeten omvangrijke negatieve milieueffecten worden voorkomen en dienen sociale prioriteiten in acht te worden genomen.

(12) Een verbetering van de energie-efficiëntie bij het eindgebruik kan worden verwezenlijkt door de beschikbaarheid van en de vraag naar energiediensten te vergroten of door andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie.

(13) Met het oog op de verwezenlijking van het energiebesparingspotentieel voor bepaalde marktsegmenten waarin energieaudits in het algemeen niet in de handel worden verkocht, zoals huishoudens, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat dergelijke audits beschikbaar zijn.

(14) In de conclusies van de Raad van 5 december 2000 wordt de bevordering van energiediensten via de ontwikkeling van een communautaire strategie vermeld als een van de prioriteiten voor maatregelen tot verbetering van de energie-efficiëntie.

(15) Energiedistributeurs, distributienetbeheerders en detailhandelaars in energie kunnen de energie-efficiëntie in de Europese Gemeenschap verbeteren als in de energiediensten die zij verkopen een efficiënt eindgebruik is opgenomen, zoals diensten op het gebied van warmtecomfort binnenshuis, warmwatervoorziening voor huishoudens, koeling, vervaardiging van producten, verlichting en aandrijfkracht. Een maximalisering van de winst wordt voor energiedistributeurs, distributienetbeheerders en detailhandelaars in energie daarmee sterker gekoppeld aan de verkoop van energiediensten aan een zo groot mogelijk aantal afnemers dan aan de verkoop van zo veel mogelijk energie aan elke afnemer.

(16) De lidstaten dienen, met volledige inachtneming van de nationale organisatie van marktdeelnemers in de energiesector en met het oog op de implementatie van energiediensten en de in deze richtlijn vastgelegde maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, over de mogelijkheid te beschikken om de energiedistributeurs, distributienetbeheerders of detailhandelaars in energie of, in voorkomend geval, twee van deze of al deze marktdeelnemers, te verplichten dergelijke diensten te verlenen en aan dergelijke maatregelen deel te nemen.

(17) Het gebruik van financieringsregelingen via derden is een innovatieve praktijk die gestimuleerd dient te worden. Met die regeling behoeft de begunstigde geen investeringskosten te maken door een deel van de financiële waarde van de door de investering van derden gerealiseerde energiebesparing te gebruiken om de investerings- en rentekosten van derden terug te betalen.

(18) Teneinde ervoor te zorgen dat tarieven en andere regelingen voor net-gebonden energie een energie-efficiënt eindverbruik bevorderen, dienen niet te rechtvaardigen stimuleringsmaatregelen die aan het energievolume zijn gerelateerd, te worden ingetrokken.

(19) De publieke sector in elke lidstaat moet een goed voorbeeld geven ten aanzien van investeringen, onderhoud en andere uitgaven voor energieverbruikende apparaten, energiediensten en andere maatregelen voor energie-efficiëntie. Derhalve dient de publieke sector te worden aangespoord om overwegingen in verband met de verbetering van de energie-efficiëntie in hun investeringen, aftrek voor afschrijvingen en exploitatiebegroting op te nemen. Aangezien de beheersstructuren in de lidstaten sterk verschillen, dienen de verschillende typen van overheidsmaatregelen op het passende nationale, regionale en/of lokale niveau te worden genomen.

(20) Energiediensten, programma's ter verbetering van de energie-efficiëntie en andere maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie die worden uitgevoerd om de streefwaarde voor energiebesparing te bereiken, kunnen worden ondersteund en/of uitgevoerd via vrijwillige overeenkomsten tussen belanghebbenden en organen van de publieke sector die door de lidstaten worden aangewezen.

(21) Bij de vaststelling van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, dient rekening te worden gehouden met de efficiëntiewinst dankzij het wijdverbreide gebruik van kosteneffectieve technologische innovaties, zoals elektronische meteropneming.

[1] PB C 394 van 17.12.1998, blz. 1.

(22) Om de eindverbruikers in staat te stellen met kennis van zaken beslissingen te nemen over zijn individueel energieverbruik, moet hem terzake een redelijke hoeveelheid informatie ter beschikking worden gesteld, samen met andere relevante informatie zoals informatie over beschikbare maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, vergelijkende eindverbruikersprofielen of objectieve technische specificaties van energieverbruikende apparaten, waaronder „factor vier"- of vergelijkbare apparaten.

(23) Met de vaststelling van deze richtlijn worden alle materiële bepalingen van Richtlijn 93/76/EEG van de Raad van 13 september 1993 tot beperking van kooldioxide-emissies door verbetering van de energie-efficiëntie (Save) ([1]) door andere communautaire wetgeving bestreken; Richtlijn 93/76/EEG dient derhalve te worden ingetrokken.

(24) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de bevordering van energie-efficiëntie bij het eindgebruik en de ontwikkeling van een markt voor energiediensten, niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden gerealiseerd en derhalve beter op het niveau van de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, zoals omschreven in artikel 5 van het Verdrag, maatregelen treffen. Overeenkomstig het in datzelfde artikel vervatte proportionaliteitsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(25) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ([2]),

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

DOEL EN WERKINGSSFEER

Artikel 1

Doel

Het doel van deze richtlijn is de energie-efficiëntie bij het eindgebruik in de lidstaten op kosteneffectieve wijze te verbeteren door:

a) te voorzien in de noodzakelijke indicatieve streefwaarden en in mechanismen, stimulansen en institutionele, financiële en juridische raamwerken om de bestaande marktbelemmeringen en tekortkomingen die het efficiënte eindgebruik van energie in de weg staan, weg te nemen;

b) de voorwaarden te scheppen voor de ontwikkeling van een markt voor energiediensten en voor het aanbieden van andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie aan eindverbruikers.

Artikel 2

Werkingssfeer

Deze richtlijn is van toepassing op

a) aanbieders van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, zoals energiedistributeurs, distributienetbeheerders en detailhandelaars in energie. De lidstaten kunnen echter besluiten dat de artikelen 6 en 13 niet van toepassing zijn op kleine distributeurs, kleine distributienetbeheerders en kleine detailhandelaars in energie;

b) eindafnemers; deze richtlijn is evenwel niet van toepassing op ondernemingen die activiteiten verrichten bedoeld in de activiteitencategorieën vermeld in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad ([3]) en op de afdelingen van vervoersondernemingen waarvan de activiteit hoofdzakelijk gebaseerd is op het gebruik van bunkerbrandstoffen voor het lucht- en zeevervoer;

c) de strijdkrachten, maar enkel voorzover de toepassing van de richtlijn niet in strijd is met de aard en het voornaamste doel van de activiteiten van de strijdkrachten, en met uitzondering van materieel dat uitsluitend voor militaire doeleinden gebruikt wordt.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) „energie": alle vormen van in de handel verkrijgbare energie, waaronder elektriciteit, aardgas (met inbegrip van vloeibaar aardgas en LPG), brandstoffen voor verwarming of koeling (met inbegrip van stadsverwarming en -koeling), steenkool en bruinkool, turf, transportbrandstof (met uitzondering van bunkerbrandstoffen voor het lucht- en zeevervoer) en biomassa zoals deze laatste omschreven wordt in Richtlijn 2001/77/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2001 betreffende de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen op de interne elektriciteitsmarkt ([4]);

b) „energie-efficiëntie": de verhouding tussen de verkregen prestatie, dienst, goederen of energie, en de energietoevoer hiervoor;

c) „verbetering van energie-efficiëntie": een toename van de energie-efficiëntie bij het eindgebruik ten gevolge van technologische, gedrags- en/of economische veranderingen;

([1]) PB L 237 van 22.9.1993, blz. 28.
([2]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.
([3]) PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/101/EG (PB L 338 van 13.11.2004, blz. 18).
([4]) PB L 283 van 27.10.2001, blz. 33. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

d) „energiebesparingen": een hoeveelheid bespaarde energie die wordt vastgesteld door meting en/of raming van het verbruik voor en na de uitvoering van een of meer maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, waarbij de externe omstandigheden die het energieverbruik beïnvloeden, genormaliseerd worden;

e) „energiedienst": het fysieke voordeel, het fysieke nut en het fysieke goed die worden bereikt met een combinatie van energie en energie-efficiënte technologie, die de bewerkingen, het onderhoud en de controle kan omvatten die nodig zijn voor de levering van de diensten, welke worden geleverd op basis van een overeenkomst en normaliter leiden tot een controleerbare en meetbare of raambare verbetering van de energie-efficiëntie;

f) „mechanismen voor energie-efficiëntie": algemene instrumenten gebruikt door regeringen of overheidsinstanties voor het tot stand brengen van een ondersteunend kader of van stimuleringsmaatregelen voor marktdeelnemers voor het leveren en aankopen van energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie;

g) „programma's ter verbetering van de energie-efficiëntie": activiteiten die gericht zijn op groepen eindafnemers en normaliter leiden tot een controleerbare en meetbare of raambare verbetering van de energie-efficiëntie;

h) „maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie": alle maatregelen die normaliter leiden tot een controleerbare en meetbare of raambare verbetering van de energie-efficiëntie;

i) „leverancier van energiediensten": een natuurlijke of rechtspersoon die in de inrichtingen of gebouwen van een gebruiker energiediensten en/of andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie levert en daarbij tot op zekere hoogte financiële risico's accepteert. De betaling van de geleverde diensten wordt (geheel of gedeeltelijk) gebaseerd op de realisatie van verbeteringen van de energie-efficiëntie en op de inachtneming van de andere overeengekomen prestatiecriteria;

j) „energieprestatiecontract": een contractuele regeling tussen de begunstigde en de aanbieder (normaliter een leverancier van energiediensten) met betrekking tot een maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie, waarbij investeringen in die maatregelen worden vergoed in verhouding tot de contractueel vastgelegde mate van verbetering van de energie-efficiëntie;

k) „financiering door derden": een contractuele regeling waarbij — naast de energieleverancier en de begunstigde van de maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie — een derde betrokken is die het kapitaal voor de maatregel verstrekt en de begunstigde een financiële bijdrage aanrekent die in verhouding staat tot een deel van de energiebesparingen die worden gerealiseerd ten gevolge van de maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie. Deze derde kan al dan niet een leverancier van energiediensten zijn;

l) „energieaudit": een systematische procedure waarmee afdoende informatie wordt verkregen omtrent het huidige energiegebruik-profiel van een gebouw of groep gebouwen, van een industriële activiteit en/of installatie of van private of publieke diensten, mogelijkheden voor kosteneffectieve energiebesparing worden gesignaleerd en gekwantificeerd en de resultaten worden gerapporteerd;

m) „financiële instrumenten voor energiebesparing": alle financiële instrumenten zoals kapitaal, subsidies, belastingvoordelen, leningen, financiering door derden, energieprestatiecontracten, contracten met energiebesparingsgarantie, contracten voor energie-outsourcing en andere verwante contracten die door publieke of private organismen op de markt worden gebracht teneinde de aanloopkosten voor de uitvoering van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie deels of volledig te dekken;

n) „eindafnemer": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die energie koopt voor eigen eindgebruik;

o) „energiedistributeur": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor het transport van energie, met het oog op levering aan de eindafnemers en aan de distributiestations die energie aan eindafnemers verkopen. Onder deze definitie vallen niet de distributienetbeheerders van elektriciteit en aardgas, die onder p) vallen;

p) „distributienetbeheerder": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die in een bepaald gebied verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en, zo nodig, de ontwikkeling van het distributienet van elektriciteit en aardgas en, indien van toepassing, de koppeling met andere netten, en die ervoor zorgt dat het net op lange termijn kan voldoen aan een redelijke vraag naar distributie van elektriciteit of aardgas;

q) „detailhandelaar in energie": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die energie aan eindafnemers verkoopt;

r) „kleine distributeur, kleine distributienetbeheerder of kleine detailhandelaar in energie": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die energie aan eindafnemers distribueert of verkoopt, en die minder dan het equivalent van 100 GWh energie per jaar distribueert of verkoopt, of minder dan tien personen in dienst heeft of wiens jaaromzet of jaarlijkse balanstotaal niet meer bedraagt dan 2 miljoen EUR. Distributie of verkoop van transportbrandstoffen worden voor de toepassing van deze drempels los gezien van die van andere vormen van energie;

s) „witte certificaten": door onafhankelijke certificeringsinstanties afgegeven certificaten waarin de claims van marktdeelnemers ten aanzien van de besparing van energie ten gevolge van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie worden bevestigd.

HOOFDSTUK II

STREEFWAARDEN VOOR ENERGIEBESPARING

Artikel 4

Algemene streefwaarde

1. De lidstaten stellen een algemene nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde van 6 % vast, en streven ernaar die voor het zesde toepassingsjaar van deze richtlijn te bereiken, die wordt verwezenlijkt door energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie. De lidstaten nemen kosteneffectieve, uitvoerbare en redelijke maatregelen die erop gericht zijn ertoe bij te dragen dat deze streefwaarde wordt bereikt.

Deze nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde wordt vastgesteld en berekend volgens de in bijlage I vermelde bepalingen en methode. Voor de vergelijking van energiebesparingen en voor omrekening in een vergelijkbare eenheid worden de in bijlage II vermelde omrekeningsfactoren gebruikt, tenzij het gebruik van andere omrekeningsfactoren kan worden gerechtvaardigd. Voorbeelden van mogelijke maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie staan in bijlage III. Een algemeen kader voor meting en controle van de energiebesparing is weergegeven in bijlage IV.

2. Met het oog op het eerste verslag dat overeenkomstig artikel 14 moet worden uitgebracht, stellen de lidstaten een tussentijdse nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde op voor het derde toepassingsjaar van deze richtlijn. Deze tussentijdse streefwaarde is realistisch en spoort met de algemene nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde bedoeld in lid 1.

3. De lidstaten belasten een of meer nieuwe of bestaande instanties of agentschappen met het algehele toezicht en de verantwoordelijkheid voor de bewaking van het kader dat is opgezet in verband met de in lid 1 vermelde streefwaarde; deze organen controleren vervolgens de energiebesparingen ten gevolge van energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie, waaronder ook de bestaande nationale maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie, en brengen verslag uit over de resultaten.

4. Nadat de Commissie de eerste drie toepassingsjaren van deze richtlijn heeft geëvalueerd en hierover verslag heeft uitgebracht, gaat zij na of het wenselijk is een voorstel voor een richtlijn in te dienen teneinde de marktbenadering met het oog op de verbetering van de energie-efficiëntie door middel van „witte certificaten" verder te ontwikkelen.

Artikel 5

Energie-efficiëntie bij eindgebruik in de publieke sector

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de publieke sector in het kader van deze richtlijn een voorbeeldrol vervult.

Hiertoe zorgen zij ervoor dat de publieke sector een of meer maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie neemt, en zich richt op kosteneffectieve maatregelen die de grootste energiebesparing in de kortst mogelijke tijd realiseren. Deze maatregelen worden op elk passend nationaal, regionaal en/of lokaal niveau genomen, en kunnen wetgevende initiatieven en/of vrijwillige overeenkomsten of andere regelingen met een vergelijkbaar effect omvatten. Onverminderd de nationale en communautaire wetgeving inzake overheidsopdrachten, worden deze maatregelen gekozen uit de indicatieve lijst die is opgenomen in bijlage V. Op basis van de in artikel 14 vermelde verslagen, houden de lidstaten toezicht op de prestaties van de publieke sector bij het bereiken van de nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde.

2. De lidstaten belasten een of meer nieuwe of bestaande organisaties met de administratieve, beheerstechnische en uitvoerende taken met betrekking tot de integratie van eisen inzake de verbetering van energie-efficiëntie, als bepaald in lid 1. Hierbij kan het gaan om dezelfde instanties of agentschappen van de publieke sector als die welke in artikel 4, lid 3, worden bedoeld.

HOOFDSTUK III

BEVORDERING VAN ENERGIE-EFFICIËNTIE BIJ HET EINDGEBRUIK EN ENERGIEDIENSTEN

Artikel 6

Energiedistributeurs, distributienetbeheerders en detailhandelaars in energie

1. De lidstaten zorgen ervoor dat energiedistributeurs en/of distributienetbeheerders en detailhandelaars in energie:

a) op verzoek, maar niet meer dan eenmaal per jaar, geaggregeerde statistische informatie verstrekken over hun eindafnemers aan de in artikel 4, lid 3, bedoelde instanties of agentschappen, of aan een andere aangewezen instantie, mits de laatstgenoemde op zijn beurt de informatie aan de eerstgenoemde doorzendt. Deze informatie moet voldoende zijn voor een adequate opzet en uitvoering van programma's ter verbetering van de energie-efficiëntie en voor de bevordering en de controle van energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie. Zij mag, indien van toepassing, informatie uit het verleden bevatten, en moet actuele gegevens bevatten over het verbruik van de eindafnemer, waaronder in voorkomend geval laadprofielen, segmentering van de klantenkring en de geografische locatie van afnemers, zonder afbreuk te doen aan de integriteit en de vertrouwelijkheid van informatie die een privé-karakter heeft of commercieel gevoelig is, overeenkomstig de toepasselijke communautaire wetgeving;

b) zich onthouden van activiteiten die een belemmering kunnen vormen voor de vraag naar en de levering van energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie of die de ontwikkeling van de markt voor energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie in het algemeen belemmeren. De betrokken lidstaat neemt de nodige maatregelen om dergelijke activiteiten, wanneer deze plaatsvinden, te beëindigen.

2. De lidstaten:

a) kiezen een van de volgende voorschriften die moeten worden nageleefd door energiedistributeurs, distributienetbeheerders en/of detailhandelaars in energie rechtstreeks en/ofwel onrechtstreeks via andere leveranciers van energiediensten of maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie:

   i) ervoor zorgen dat hun eindafnemers energiediensten tegen concurrerende prijzen worden aangeboden, en dat dit aanbod gestimuleerd wordt, of

   ii) ervoor zorgen dat hun eindafnemers tegen concurrerende prijzen de beschikking hebben over onafhankelijk uitgevoerde energieaudits en/of maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, overeenkomstig artikel 9, lid 2, en artikel 12, en dat dergelijke audits en maatregelen worden gestimuleerd, of

   iii) aan de fondsen en financieringsmechanismen bedoeld in artikel 11 de financiële middelen verstrekken; de hoogte van die bijdragen stemt minimaal overeen met de geraamde kosten van het aanbieden van de activiteiten bedoeld in dit lid en wordt overeengekomen met de desbetreffende instanties of agentschappen bedoeld in artikel 4, lid 3; en/of

b) zorgen ervoor dat vrijwillige overeenkomsten en/of andere marktgerichte regelingen, zoals witte certificaten, met een gelijkwaardig effect als een of meer van de voorschriften bedoeld onder a) bestaan of opgezet worden. De betrokken lidstaten houden toezicht op die vrijwillige overeenkomsten en volgen deze op om ervoor te zorgen dat zij in de praktijk een gelijkwaardig effect hebben als een of meer van de voorschriften bedoeld onder a).

3. De lidstaten zorgen ervoor dat er voldoende stimulansen, eerlijke concurrentie en gelijke kansen zijn voor andere marktdeelnemers dan energiedistributeurs, distributienetbeheerders en/of detailhandelaars in energie — bv. leveranciers van energiediensten, installateurs van energieapparatuur, energieadviseurs en energie-consultants — om onafhankelijk de energiediensten, energieaudits en de in lid 2, onder a), ii), omschreven maatregelen aan te bieden en te implementeren.

4. Krachtens de leden 2 en 3, kunnen de lidstaten distributienetbeheerders alleen verantwoordelijkheden opleggen indien daarbij de voorschriften inzake scheiding van de boekhouding van Richtlijn 2003/54/EG (artikel 19, lid 3) en Richtlijn 2003/55/EG (artikel 17, lid 3) in acht genomen worden.

5. Dit artikel wordt toegepast onverminderd de ontheffingen of vrijstellingen die worden verleend krachtens de Richtlijnen 2003/54/EG en 2003/55/EG.

Artikel 7

Beschikbaarheid van informatie

De lidstaten zorgen ervoor dat informatie over mechanismen voor energie-efficiëntie en financiële en juridische kaders die worden vastgesteld ter verwezenlijking van de nationale indicatieve streefwaarde voor energiebesparing, transparant is en ruime verspreiding krijgt onder de betrokken marktdeelnemers.

Artikel 8

Beschikbaarheid van regelingen voor kwalificatie, erkenning en certificering

De lidstaten zorgen ervoor, wanneer zij het nodig achten, dat adequate regelingen beschikbaar zijn voor kwalificaties, erkenning en/of certificering voor leveranciers van energiediensten die de in artikel 6, lid 2,onder a), ii), bedoelde energieaudits en/of maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie leveren, teneinde de technische deskundigheid, objectiviteit en betrouwbaarheid op een hoog niveau te handhaven.

Artikel 9

Financiële instrumenten voor energiebesparing

1. Nationale wetgeving en regelgeving, behalve die welke duidelijk van fiscale aard is, die een onnodige of onevenredige belemmering of beperking vormt voor het gebruik van financiële instrumenten voor energiebesparing op de markt voor energiediensten of andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, wordt door de lidstaten ingetrokken of gewijzigd.

2. De lidstaten stellen modelcontracten voor deze financiële instrumenten beschikbaar aan bestaande en potentiële afnemers van energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie in de publieke en private sector. Die contracten kunnen worden afgegeven door de instantie of het agentschap bedoeld in artikel 4, lid 3.

Artikel 10

Tarieven en andere regelgeving inzake energie-efficiëntie van toepassing op netgebonden energie

1. De lidstaten zorgen ervoor dat stimulansen in de transmissie- en de distributietarieven die leiden tot een onnodige verhoging van de hoeveelheid gedistribueerde of getransporteerde energie, worden weggenomen. Overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Richtlijn 2003/54/EG en artikel 3, lid 2, van Richtlijn 2003/55/EG, mogen de lidstaten in dit verband verplichtingen inzake openbare dienstverlening op het gebied van energie-efficiëntie opleggen aan ondernemingen die respectievelijk in de gas- en elektriciteitssector actief zijn.

2. De lidstaten kunnen onderdelen van regelingen en tariefstructuren met een sociaal doel toestaan, mits de verstorende effecten voor het transport- en distributienet minimaal zijn en niet onevenredig zijn ten opzichte van het sociale doel.

Artikel 11

Fondsen en financieringsmechanismen

1. Onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag kunnen de lidstaten een of meer fondsen oprichten voor de subsidiëring van de levering van programma's ter verbetering van de energie-efficiëntie en van andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie en voor de stimulering van de ontwikkeling van een markt voor maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie. Deze maatregelen omvatten de stimulering van energieaudits, financiële instrumenten voor energiebesparing en, indien van toepassing, verbeterde meteropnemingstechnieken en transparante facturering. De fondsen zijn ook gericht op sectoren van eindverbruik met hogere transactiekosten en hogere risico's.

2. De fondsen kunnen na hun oprichting, subsidies, leningen, financiële garanties en/of andere vormen van financiering aanbieden waarmee resultaten worden gegarandeerd.

3. De fondsen staan open voor alle aanbieders van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie, zoals leveranciers van energiediensten, onafhankelijke energieadviseurs, energiedistributeurs, distributienetbeheerders, detailhandelaars in energie en installateurs. De lidstaten kunnen besluiten de fondsen open te stellen voor alle eindafnemers. Aanbestedingen of gelijkwaardige methoden die volledige transparantie garanderen worden met volledige inachtneming van de toepasselijke voorschriften inzake overheidsopdrachten uitgevoerd. De lidstaten zorgen ervoor dat deze fondsen een aanvulling vormen op en geen concurrentie opleveren voor commercieel gefinancierde maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie.

Artikel 12

Energieaudits

1. De lidstaten zorgen ervoor dat regelingen voor efficiënte, kwalitatief hoogwaardige energieaudits die bedoeld zijn om mogelijke maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie te signaleren en die onafhankelijk worden uitgevoerd, beschikbaar zijn voor alle eindafnemers, inclusief kleinere huishoudelijke, commerciële en in het midden- en kleinbedrijf actieve industriële afnemers.

2. Marktsegmenten die hogere transactiekosten en niet-complexe inrichtingen hebben, kunnen worden bereikt door andere maatregelen zoals vragenlijsten en computerprogramma's die op het internet worden geplaatst en/of per post naar de afnemers worden gestuurd. Voor marktsegmenten waarin geen energieaudits in de handel verkocht worden, zorgen de lidstaten ervoor dat deze beschikbaar zijn, met inachtneming van artikel 11, lid 1.

3. Certificaten die in overeenstemming zijn met artikel 7 van Richtlijn 2002/91/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de energieprestatie van gebouwen ([1]) worden beschouwd als gelijkwaardig aan een energieaudit die voldoet aan de in de leden 1 en 2 van dit artikel vastgestelde eisen en als gelijkwaardig aan maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie genoemd in bijlage V. Voorts worden audits die het resultaat zijn van regelingen gebaseerd op vrijwillige overeenkomsten tussen organisaties van belanghebbenden en een door de betrokken lidstaat aangewezen, gecontroleerd en gevolgd orgaan eveneens geacht te voldoen aan de in de leden 1 en 2, vermelde eisen.

Artikel 13

Meteropneming en informatieve facturering van het energieverbruik

1. De lidstaten zorgen ervoor dat eindafnemers voor elektriciteit, aardgas, stadsverwarming en/of stadskoelingen en warm water voor huishoudelijke doeleinden, voorzover dit technisch mogelijk en financieel redelijk is en voorzover dit in verhouding staat tot de potentiële energiebesparingen, tegen concurrerende prijzen de beschikking krijgen over individuele meters die het actuele energieverbruik van de eindafnemer nauwkeurig weergeven en informatie geven over de tijd waarin sprake was van daadwerkelijk verbruik.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat, indien van toepassing, de facturering door energiedistributeurs, distributienetbeheerders en detailhandelaars in energie gebaseerd is op het actuele energieverbruik en in duidelijke en begrijpelijke taal gesteld is. De eindafnemer krijgt samen met de rekening de nodige informatie zodat hij over een volledig overzicht van de huidige energiekosten beschikt. Indien van toepassing en afhankelijk van de omvang van het energieverbruik van de betrokken klant, gebeurt facturering frequent genoeg om de afnemers in staat te stellen hun eigen energieverbruik te regelen.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat, indien van toepassing, de energiedistributeurs, distributienetbeheerders of detailhandelaars in energie in of bij rekeningen, contracten, transacties en/of ontvangstbewijzen bij distributiestations in duidelijke en begrijpelijke taal de volgende informatie aan de eindafnemers beschikbaar stellen:

a) de huidige actuele prijzen en het daadwerkelijke verbruik van energie;

b) een vergelijking van het huidige energieverbruik van de eindafnemer met het verbruik in dezelfde periode van het voorgaande jaar, bij voorkeur in grafische vorm;

c) wanneer dit mogelijk en nuttig is, een vergelijking met een gemiddelde genormaliseerde of benchmark-energieverbruiker van dezelfde verbruikerscategorie;

d) contactinformatie voor consumentenorganisaties, energieagentschappen of soortgelijke organen, met inbegrip van webadressen, waar informatie kan worden verkregen over de beschikbare maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie, vergelijkende eindgebruikersprofielen en/of objectieve technische specificaties voor energieverbruikende apparatuur.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 14

Verslagen

1. De lidstaten die, ongeacht de reden, bij de inwerkingtreding van deze richtlijn voor het meten van energiebesparingen reeds gebruikmaken van berekeningsmethoden die vergelijkbaar zijn met die van bijlage IV, kunnen bij de Commissie informatie indienen en daarbij, zo nodig, details verstrekken. Deze informatie wordt zo spoedig mogelijk ingediend, bij voorkeur uiterlijk op … (*). De informatie zal de Commissie in staat stellen naar behoren rekening te houden met de bestaande praktijken.

2. Uiterlijk op … (**) dienen de lidstaten bij de Commissie een tussentijds verslag in over het algehele beheer en de uitvoering van deze richtlijn. In dit verslag wordt informatie opgenomen over de genomen of geplande maatregelen. Een eindverslag dat de voortgang toont die in een periode van zes jaar na … (***) is geboekt, wordt uiterlijk op … (****) aan de Commissie voorgelegd. Het tussentijds verslag wordt gebaseerd op de beschikbare gegevens, aangevuld met ramingen, en omvat onder meer de geraamde voortgang die tot dan toe is geboekt ten opzichte van de tussentijdse nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde, als omschreven in artikel 4, lid 2, en ten opzichte van het in artikel 5, lid 1, genoemde doel. Het eindverslag omvat de definitieve resultaten voor wat betreft de verwezenlijking van de algemene nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde bedoeld in artikel 4, lid 1, en voor wat betreft de doelstelling bedoeld in artikel 5, lid 1.

([1]) PB L 1 van 4.1.2003, blz. 65.

(*) Zes maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn.
(**) Vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.
(***) Twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.
(****) Tien jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

3. Op basis van de tussentijdse en eindverslagen van de lidstaten evalueert de Commissie in hoeverre de lidstaten vorderingen hebben geboekt bij het bereiken van hun nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde. Uiterlijk op … (*) publiceert de Commissie een verslag met haar conclusies over de eerste tussentijdse verslagen. Uiterlijk een jaar na ontvangst van de eindverslagen van de lidstaten publiceert de Commissie haar conclusies in een eindverslag. Tegelijk met deze verslagen worden, indien van toepassing en waar nodig, voorstellen voor aanvullende maatregelen bij het Europees Parlement en de Raad ingediend, waaronder een mogelijke verlenging van de geldigheidsduur voor de streefwaarden die opgenomen zijn in deze richtlijn.

Artikel 15

Herziening en aanpassing van het kader

1. De in de bijlagen II, III, en IV vermelde waarden en berekeningsmethoden worden volgens de procedure van artikel 16, lid 2, aan de technische vooruitgang aangepast.

2. Uiterlijk tot … (**) werkt de Commissie de punten 2 tot en met 6 van bijlage IV nader uit en vult zij die aan, volgens de procedure van artikel 16, lid 2, en met inachtneming van het algemeen kader bedoeld in bijlage IV.

3. Na … (***) kan de Commissie, volgens de procedure van artikel 16, lid 2, besluiten tot een verhoging van het percentage van geharmoniseerde bottom-up-berekeningen dat in de in bijlage IV, punt 1, bedoelde geharmoniseerde berekeningsmethode wordt gehanteerd, onverminderd de regelingen in de lidstaten die reeds een hoger percentage kennen. De Commissie neemt de volgende factoren in aanmerking en motiveert aan de hand daarvan haar besluit:

a) ervaring met het geharmoniseerde berekeningsmodel verworven in de eerste toepassingsjaren;

b) verwachte potentiële toename van nauwkeurigheid ten gevolge van de vervanging van een deel van de top-downberekeningen door bottom-upberekeningen.

c) geraamde potentiële meerkosten en/of administratieve belasting.

Indien de Commissie derhalve beslist het percentage geharmoniseerde bottom-upberekeningen te verhogen, wordt het nieuwe geharmoniseerde berekeningsmodel voor het eerst gebruikt vanaf … (****).

Artikel 16

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn bedraagt drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 17

Intrekking

Richtlijn 93/76/EEG wordt ingetrokken.

Artikel 18

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om voor … (*****) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 19

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 20

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
…	…

(*) Zes jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.
(**) 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
(***) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
(****) Vier jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
(*****) Twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

METHODE VOOR DE BEREKENING VAN DE NATIONALE INDICATIEVE ENERGIEBESPARINGSSTREEFWAARDE

De methode die wordt gebruikt voor de berekening van de in artikel 4 genoemde nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde is de volgende.

1. De lidstaten berekenen het gemiddeld jaarlijkse verbruik aan de hand van het jaarlijkse binnenlandse energie-eindverbruik voor de onder deze richtlijn vallende energiegebruikers voor de recentste periode van zes jaar voorafgaand aan de tenuitvoerlegging van deze richtlijn waarvoor officiële gegevens beschikbaar zijn. Het energie-eindverbruik behelst de gedistribueerde of aan de eindafnemers verkochte energie gedurende deze zes jaar, zonder aanpassing voor graaddagen, structurele veranderingen of wijzigingen van de productie.

   Aan de hand van dit gemiddeld jaarlijkse verbruik wordt de nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde eenmalig berekend en wordt de daaruit voortvloeiende absolute hoeveelheid te besparen energie toegepast voor de volledige looptijd van deze richtlijn.

   De nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde:

   a) bestaat uit 6 % van het hierboven bedoelde gemiddeld jaarlijkse verbruik;

   b) wordt gemeten na het zesde toepassingsjaar van de richtlijn;

   c) is het resultaat van de cumulatieve jaarlijkse energiebesparing verwezenlijkt over de zesjarige looptijd van de richtlijn;

   d) is het gevolg van energiediensten en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie.

      Deze methode voor het meten van energiebesparing zorgt ervoor dat de door de richtlijn voorgeschreven totale energiebesparing een vaste hoeveelheid is, en dus los staat van toekomstige groei van het BBP en van toekomstige stijgingen van het energieverbruik.

2. De nationale indicatieve energiebesparingsstreefwaarde wordt uitgedrukt in absolute termen in GWh (Gigawattuur) of equivalent, berekend overeenkomstig bijlage II.

3. Bij de berekening van de jaarlijkse energiebesparing mogen energiebesparingen die in een bepaald jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn gerealiseerd zijn en die resulteren uit maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie die in een voorafgaand jaar (niet eerder dan 1995) zijn getroffen en een duurzaam effect hebben, worden meegerekend. In bepaalde gevallen, wanneer de omstandigheden zulks rechtvaardigen, mogen maatregelen worden meegerekend die voor 1995 maar niet eerder dan 1991 zijn getroffen. In elk geval moeten de resulterende energiebesparingen meetbaar en controleerbaar of raambaar zijn, in overeenstemming met het algemene kader van bijlage IV.

BIJLAGE II

ENERGIE-INHOUD VAN GESELECTEERDE BRANDSTOFFEN VOOR HET EINDGEBRUIK — OMZETTINGS-TABEL ([1])

Energiedrager	kJ (NCV)	kgoe (NCV)	kWh (NCV)
1 kg cokes	28 500	0,676	7,917
1 kg steenkool	17 200-30 700	0,411-0,733	4,778-8,528
1 kg geperste bruinkool	20 000	0,478	5,556
1 kg zwart ligniet	10 500-21 000	0,251-0,502	2,917-5,833
1 kg bruinkool	5 600-10 500	0,134-0,251	1,556-2,917
1 kg olieleisteen	8 000-9 000	0,191-0,215	2,222-2,500
1 kg turf	7 800-13 800	0,186-0,330	2,167-3,833
1 kg turfbriketten	16 000-16 800	0,382-0,401	4,444-4,667
1 kg zware stookolie	40 000	0,955	11,111
1 kg gasolie	42 300	1,010	11,750
1 kg benzine	44 000	1,051	12,222
1 kg paraffine	40 000	0,955	11,111
1 kg LPG	46 000	1,099	12,778
1 kg aardgas ([2])	47 200	1,126	13,10
1 kg LNG	45 190	1,079	12,553
1 kg hout (25 % vochtigheidsgraad) ([3])	13 800	0,330	3,833
1 kg pellets/houtbriketten	16 800	0,401	4,667
1 kg afval	7 400-10 700	0,177-0,256	2,056-2,972
1 MJ afgeleide warmte	*1 000*	*0,024*	*0,278*
1 kWh elektrische energie	*3 600*	*0,086*	*1* ([4])

([1]) De lidstaten mogen verschillende omzettingsfactoren gebruiken, indien deze kunnen worden gerechtvaardigd.
([2]) 93 % methaan.
([3]) De lidstaten mogen andere waarden gebruiken naar gelang van hun meest gebruikte houtsoort.
([4]) Voor de besparing in kWh elektriciteit mogen de lidstaten een standaardcoëfficiënt van 2,5 gebruiken, die de geraamde gemiddelde EU-opwekkingsefficiëntie van 40 % gedurende de doelperiode weerspiegelt. De lidstaten kunnen een verschillende coëfficiënt gebruiken indien zij dat kunnen rechtvaardigen.

Bron: Eurostat.

BIJLAGE III

Indicatieve lijst van voorbeelden van mogelijke maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie

In deze bijlage worden voorbeelden gegeven van gebieden waarop programma's en andere maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie in de context van artikel 4 kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd.

Om te kunnen worden meegeteld, moeten deze maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie resulteren in energiebesparingen die duidelijk meetbaar en controleerbaar of raambaar zijn volgens de richtsnoeren in bijlage IV, en hun effect op energiebesparingen mag niet reeds meegerekend zijn in andere specifieke maatregelen. De volgende lijsten zijn niet limitatief maar bedoeld als richtsnoer.

Voorbeelden van mogelijke maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie:

Huisvesting en tertiaire sector

a) verwarming en koeling (bv. warmtepompen, nieuwe efficiënte boilers, installatie/modernisering van collectieve verwarmings-/koelingssystemen);

b) isolatie en verluchting (bv. spouwmuur- en dakisolatie, ramen met dubbel/driedubbel glas);

c) warm water (bv. installatie van nieuwe apparaten, direct en efficiënt gebruik voor ruimteverwarming, wasmachines);

d) verlichting (bv. nieuwe efficiënte lampen en voorschakelapparaten, digitale besturingssystemen, gebruik van bewegingsdetectoren voor de verlichting in handelsgebouwen);

e) koken en invriezen (bv. nieuwe efficiënte apparaten, warmteterugwinningssystemen);

f) andere uitrusting en apparatuur (bv. gecombineerde warmtekrachttoestellen, nieuwe efficiënte toestellen, tijdschakelaars voor een optimaal energiegebruik, beperking van stand-by-verliezen, installatie van condensatoren om het blindvermogen te beperken, transformatoren met lage verliezen);

g) thuisopwekking uit hernieuwbare energiebronnen, waarbij de gekochte energie wordt beperkt (bv. toepassingen op zonne-energie, warm water voor het huishouden, ruimteverwarming en -koeling met zonne-energie en koeling);

Industriële sector

h) productieprocessen (bv. efficiënter gebruik van perslucht, condensaat en schakelaars en kleppen, gebruik van automatische en geïntegreerde systemen, efficiënte stand-by modes);

i) motoren en aandrijfeenheden (bv. intensiever gebruik van elektronische regelingen, aandrijfeenheden met variabele snelheid, geïntegreerde applicatieprogrammering, frequentieomzetting, elektromotoren met hoog rendement);

j) ventilatoren, aandrijfeenheden/ventilatoren met variabele snelheid (bv. nieuwe apparaten/systemen, gebruik van natuurlijke ventilatie);

k) beheer van de vraag en respons (bv. beheer van de belasting van het net, systemen voor het beperken van piekbelastingen);

l) hoogrenderende cogeneratie (bv. apparaten met gecombineerde warmtekrachtkoppeling);

Vervoerssector

m) gebruikte vervoersmethode (bv. bevorderen van energie-efficiënte voertuigen, energie-efficiënt gebruik van voertuigen, waaronder programma's voor aanpassing van de bandenspanning, energie-efficiëntievoorzieningen, extra voorzieningen voor voertuigen, brandstofadditieven die de energie-efficiëntie verbeteren, oliën met hoge smeercapaciteit, banden met lage weerstand);

n) verandering van vervoerswijze (regelingen voor autoloos woon-werkverkeer, autodelen, verandering van vervoerswijze die zorgen voor een omschakeling naar minder energieverbruikende vervoerswijzen per passagier/km of ton/km);

Sectoroverschrijdende maatregelen

o) standaarden en normen die hoofdzakelijk gericht zijn op de verbetering van de energie-efficiëntie van producten en diensten, waaronder gebouwen;

p) etikettering van het energieverbruik;

q) meteropneming, intelligente meetsystemen zoals individuele, op afstand bediende meetinstrumenten en informatieve facturering;

r) opleiding en onderwijs leidend tot toepassing van energie-efficiënte technologie en/of technieken

Horizontale maatregelen

s) voorschriften, heffingen, enz. die leiden tot beperking van het energieverbruik bij de eindgebruiker;

t) gerichte informatiecampagnes ter bevordering van verbetering van de energie-efficiëntie en maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie.

BIJLAGE IV

ALGEMEEN KADER VOOR DE METING EN CONTROLE VAN DE ENERGIEBESPARING

1. Energiebesparingsmaatregelen en -berekeningen en hun normalisatie

1.1. *Meten van de energiebesparing*

Algemeen

Bij het meten van de verwezenlijkte energiebesparing als omschreven in artikel 4 wordt, teneinde de algehele verbetering van de energie-efficiëntie vast te leggen en het effect van de afzonderlijke maatregelen na te gaan, een geharmoniseerd berekeningsmodel met een combinatie van top-down- en bottom-upberekeningsmethoden gebruikt om de jaarlijkse verbetering van de energie-efficiëntie te meten ten behoeve van de in artikel 14 bedoelde verslagen.

Bij het ontwikkelen van een geharmoniseerd berekeningsmodel overeenkomstig artikel 15, lid 2, gebruikt het comité, voorzover mogelijk, gegevens die al routinematig door Eurostat en/of de nationale bureaus voor de statistiek worden verstrekt.

Top-downberekeningen

Een top-downberekeningsmethode houdt in dat de omvang van de energiebesparing wordt berekend door de nationale of de op grotere schaal geaggregeerde sectorale niveaus van energiebesparingen als uitgangspunt te nemen. De jaarlijkse gegevens worden dan aangepast voor externe factoren zoals graaddagen, structurele veranderingen, productmix enz. om tot een maatstaf te komen die een goede indicatie geeft van de totale verbetering van de energie-efficiëntie, als omschreven in punt 1.2. Deze methode levert geen gedetailleerde exacte metingen op en legt ook geen oorzakelijk verband bloot tussen de maatregelen en de daaruit voortvloeiende energiebesparingen. Het is gewoonlijk echter een eenvoudiger en minder kostbare methode (vaak bestempeld als „energie-efficiëntie-indicator", omdat ze een idee geeft van de ontwikkelingen).

Bij het ontwikkelen van de top-downberekeningsmethode die in dit geharmoniseerde berekeningsmodel wordt gebruikt, baseert het comité zijn werkzaamheden zoveel mogelijk op bestaande methoden zoals het ODEX-model ([1]).

Bottom-upberekeningen

Een deel van het jaarlijkse binnenlandse energie-eindverbruik voor sectoren die onder de werkingssfeer van de richtlijn vallen, wordt berekend aan de hand van een geharmoniseerd bottom-upmodel. Bij de ontwikkeling van het geharmoniseerd bottom-upmodel overeenkomstig artikel 15, lid 2, streeft het comité ernaar gestandaardiseerde methoden te gebruiken die een minimum aan administratieve lasten en kosten meebrengen, met name door de in de punten 2.1 en 2.2 vermelde meetmethoden te gebruiken en zich te concentreren op sectoren waar het geharmoniseerde bottom-upmodel op de meest kosteneffectieve manier kan worden toegepast.

De lidstaten die dat wensen, kunnen naast het door het geharmoniseerde bottom-upmodel voorgeschreven deel, nog meer bottom-upmetingen toepassen nadat de Commissie daarmee heeft ingestemd overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 16, lid 2, en op basis van een beschrijving van de door de betrokken lidstaat voorgestelde methode.

Een bottom-upberekeningsmethode houdt in dat de energiebesparing die wordt bereikt door toepassing van een specifieke maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie wordt gemeten in kilowattuur (kWh), in Joule (J) of in kilogram aardolie-equivalent (kgoe) en wordt samengeteld met de energiebesparingsresultaten van andere specifieke maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie De in artikel 4, lid 3, bedoelde instanties of agentschappen moeten voorkomen dat energiebesparingen ten gevolge van een combinatie van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie (waaronder mechanismen) dubbel worden geteld. Voor de bottom-upberekeningsmethode kunnen de in de punten 2.1 en 2.2 bedoelde gegevens en methoden worden gebruikt.

Indien voor bepaalde sectoren geen bottom-upberekeningen beschikbaar zijn, kunnen in de rapporten aan de Commissie top-downindicatoren of een combinatie van top-down- en bottom-upberekeningen worden gebruikt, met instemming van de Commissie, overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 16, lid 2. Wanneer zij in de context van de in artikel 14, lid 2, genoemde tussentijdse verslagen een verzoek beoordeelt, legt de Commissie de passende soepelheid aan de dag. Er zullen bepaalde top-downberekeningen nodig zijn om de invloed te meten van de na 1995 (en in sommige gevallen 1991) uitgevoerde, maar nog steeds effect sorterende maatregelen.

([1]) Odyssee-Mure project, Save-programma. Commissie 2005.

1.2. *Hoe de meting van energiebesparing moet worden genormaliseerd*

De hoeveelheid bespaarde energie wordt vastgesteld door de meting en/of raming van het verbruik voor en na toepassing van de maatregel, onder toepassing van aanpassingen en normalisatie om rekening te houden met eventuele externe omstandigheden die het energieverbruik gewoonlijk beïnvloeden. Omstandigheden die het energieverbruik gewoonlijk beïnvloeden, kunnen ook in de tijd variëren. Dergelijke omstandigheden kunnen het waarschijnlijke effect zijn van één of meerdere plausibele factoren zoals:

a) weersomstandigheden, zoals de graaddagen;

b) bezettingsgraad;

c) openingsuren van openbare of bedrijfsgebouwen;

d) geïnstalleerd vermogen (verwerkingscapaciteit van de fabriek), productmix;

e) verwerkingscapaciteit van de fabriek, productieniveau, volume of meerwaarde, waaronder veranderingen in BBP-niveau;

f) dienstregeling voor het gebruik van installaties en voertuigen;

g) verhouding met andere eenheden.

2. **Gegevens en methoden die kunnen worden gebruikt (meetbaarheid)**

Er bestaan diverse methoden om gegevens in te zamelen die dienen om de energiebesparing te meten en/of te ramen. Op het tijdstip dat een energiedienst of een maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie wordt geëvalueerd, zal het vaak niet mogelijk zijn om alleen op metingen te vertrouwen. Daarom wordt een onderscheid gemaakt tussen methoden om de energiebesparing te meten en methoden om die te ramen, waarbij dat laatste het meest gebruikelijk is.

2.1. *Op metingen gebaseerde gegevens en methoden*

Facturen van distributiemaatschappijen of detailhandelaars

De op meteropneming gebaseerde facturen kunnen de basis vormen voor de meting gedurende een representatieve periode vóór de invoering van de maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie. Deze facturen kunnen dan worden vergeleken met de op meteropneming gebaseerde facturen betreffende de periode na de invoering en het gebruik van die maatregel, eveneens gedurende een representatieve periode. De resultaten moeten zo mogelijk worden vergeleken met die van een controlegroep (geen deelnemende groep) of anders worden genormaliseerd als omschreven in punt 1.2 van deze bijlage.

Verkoopgegevens voor energie

Het verbruik van de verschillende soorten energie (bv. elektriciteit, gas, stookolie) kan worden gemeten door de verkoopgegevens van de verdeler of detailhandelaar in een periode vóór de invoering van de maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie te vergelijken met de verkoopgegevens in de periode na die invoering. Daarbij kan een controlegroep worden gebruikt of kunnen de gegevens worden genormaliseerd.

Verkoopgegevens voor uitrusting en apparatuur

De prestaties van uitrusting en apparaten kunnen worden berekend op basis van direct van de fabrikant verkregen informatie. Gegevens over de verkoop van uitrusting en apparaten kunnen over het algemeen worden verkregen bij de detailhandelaars. Ook speciale studies en metingen kunnen worden uitgevoerd. Om de omvang van de energiebesparing te bepalen, kunnen de beschikbare gegevens worden vergeleken met de verkoopcijfers. Als deze methode wordt gebruikt, moet een correctie worden aangebracht voor wijzigingen in het gebruik van de uitrusting en apparatuur.

Laadgegevens met betrekking tot het eindgebruik

Het energiegebruik van een gebouw of inrichting kan volledig worden gemonitord om de energievraag vóór en na de invoering van een maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie te registreren. Belangrijke relevante factoren (bv. productieproces, speciale apparatuur, verwarmingsinstallaties) kunnen meer in detail worden gemeten.

2.2. *Op ramingen gebaseerde gegevens en methoden*

Eenvoudige technische ramingsmethode, zonder inspectie

Berekening volgens een eenvoudige technische ramingsmethode zonder inspectie ter plaatse is de meest gebruikelijke methode om gegevens te verkrijgen voor het meten van vermeende energiebesparingen. De gegevens kunnen worden geraamd met gebruikmaking van technische principes, zonder gebruik van ter plaatse ingewonnen gegevens, maar met behulp van aannamen die gebaseerd zijn op de specificaties van de apparatuur, prestatiekenmerken, gebruiksinstructies voor uitgevoerde maatregelen en statistieken.

Verfijnde technische ramingsmethode, met inspectie

Energiegegevens kunnen worden berekend op basis van de informatie die door een externe deskundige wordt verkregen gedurende een audit van, of ander type bezoek aan, een of meer gerichte locaties. Op deze basis kunnen meer verfijnde algoritmen/simulatiemodellen worden ontwikkeld en toegepast op een groter aantal locaties (bv. gebouwen, inrichtingen, voertuigen). Dit soort meting kan vaak worden gebruikt in aanvulling op en ter ijking van de eenvoudige technische ramingsmethode.

3. **Hoe onzekerheden in te calculeren**

Alle in punt 2 vermelde methoden kunnen een bepaalde onzekerheid inhouden. Die onzekerheid kan het gevolg zijn van ([1]):

a) instrumentenfouten, zijnde fouten die typisch het gevolg zijn van fouten in de door de fabrikant verstrekte specificaties;

b) modelleringsfouten, waarmee typische fouten worden bedoeld in het model dat wordt gebruikt om de parameters voor de verzamelde gegevens te ramen;

c) bemonsteringsfouten, waarmee typische fouten worden bedoeld die resulteren uit het feit dat er een monster is bestudeerd in plaats van de gehele relevante verzameling.

Onzekerheid kan ook voortvloeien uit bepaalde geplande of ongeplande aannamen, die in het algemeen verbonden zijn met schattingen, bepalingen en/of het gebruik van technische gegevens. De fouten in kwestie houden ook verband met het gekozen dataverzamelingssysteem als geschetst onder de punten 2.1 en 2.2. Het is dan ook aanbevelenswaardig de desbetreffende onzekerheid nader te specificeren.

De lidstaten mogen ervoor kiezen om, wanneer zij verslag uitbrengen over de in deze richtlijn omschreven streefwaarden, de methode van gekwantificeerde onzekerheid te hanteren. Die gekwantificeerde onzekerheid wordt dan op een statistisch betekenisvolle wijze uitgedrukt, waarbij zowel de nauwkeurigheid als het betrouwbaarheidsniveau wordt aangegeven. Bijvoorbeeld: „de kwantificeerbare fout bedraagt ± 20 % met 90 % betrouwbaarheid".

Als de methode van de gekwantificeerde onzekerheid wordt gebruikt, houden de lidstaten er ook rekening mee dat het niveau van onzekerheid dat bij de berekening van de energiebesparing kan worden aanvaard, een afgeleide is van het energiebesparingsniveau en van de kosteneffectiviteit van vermindering van de onzekerheid.

4. **Looptijd van maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie in bottom-upberekeningen**

Sommige maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie hebben een looptijd van decennia, andere duren korter. De onderstaande lijst bevat enkele voorbeelden van de gemiddelde looptijd van maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie:

Isolatie van zolders van particuliere woningen	30 jaar
Isolatie van spouwmuren van particuliere woningen	40 jaar
Beglazing E- tot C-kwaliteit (in m^2)	20 jaar
Boilers B- tot A-kwaliteit	15 jaar
Bedieningssystemen verwarming — modernisering door vervanging boilers	15 jaar
CFL's — detailhandel	16 jaar

Bron: Energy Efficiency Commitment 2005-2008, UK

Om ervoor te zorgen dat alle lidstaten dezelfde looptijd voor soortgelijke maatregelen hanteren, zullen deze op Europees niveau worden geharmoniseerd. De Commissie, bijgestaan door het krachtens artikel 16 ingestelde Comité, vervangt derhalve uiterlijk op ... (*), de bovengenoemde lijst door een overeengekomen voorlopige lijst met de gemiddelde looptijd van de verschillende maatregelen ter verbetering van de energie-efficiëntie.

([1]) Een op deze drie typen fouten gebaseerd model voor de vaststelling van het niveau van gekwantificeerde onzekerheid is gegeven in aanhangsel B van het „International Performance Measurement & Verification Protocol" (IPMVP).

(*) Zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

5. **Hoe om te gaan met multiplicatoreffecten van energiebesparing en hoe te voorkomen dat bij gemengde top-down- en bottom-upberekeningsmethoden dubbel wordt geteld**

De toepassing van een maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie, bv. warmwaterketel en isolatie van de leidingen in een gebouw, of een andere maatregel met een vergelijkbaar effect, kan in de toekomst leiden tot multiplicatoreffecten op de markt, wat betekent dat de markt een maatregel automatisch zal uitvoeren zonder inmenging van de instanties of agentschappen bedoeld in artikel 4, lid 3, of een particuliere leverancier van energiediensten. Een maatregel met een potentieel multiplicatoreffect zou in de meeste gevallen kosteneffectiever zijn dan maatregelen die regelmatig moeten worden herhaald. De lidstaten ramen het energiebesparingspotentieel van dergelijke maatregelen, inclusief hun multiplicatoreffect, en gaan het totale effect na in een ex-post evaluatie met in voorkomend geval gebruik van indicatoren.

Er zullen correcties worden aangebracht voor het dubbel tellen van energiebesparing. Het gebruik van matrixen om het totale effect van maatregelen te ramen, wordt aangemoedigd.

Een potentiële energiebesparing die zich voordoet na de doelperiode wordt niet in aanmerking genomen wanneer de lidstaten verslag uitbrengen over de in artikel 4 vermelde algemene streefwaarde. Maatregelen die markteffecten op de lange termijn stimuleren, moeten in elk geval worden aangemoedigd, en maatregelen die reeds hebben geleid tot energiebesparing met een multiplicatoreffect moeten in aanmerking worden genomen bij het uitbrengen van een verslag over de in artikel 4 vermelde streefwaarden, mits zij kunnen worden gemeten en gecontroleerd met gebruikmaking van de in deze bijlage verstrekte richtsnoeren.

6. **Hoe de energiebesparing te controleren**

Als dit kosteneffectief en noodzakelijk wordt geacht, moet de energiebesparing die dankzij een specifieke energiedienst of een andere maatregel ter verbetering van de energie-efficiëntie wordt bereikt, worden gecontroleerd door een derde partij. Dit kan gebeuren door onafhankelijke consultants, leveranciers van energiediensten of andere marktdeelnemers. De in artikel 4, lid 3, bedoelde instanties of agentschappen van de lidstaten kunnen op dit gebied nadere instructies geven.

Bronnen: A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes; IEA, INDEEP database; IPMVP, Volume 1 (versie maart 2002).

BIJLAGE V

INDICATIEVE LIJST VAN VOORBEELDEN VAN MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE ENERGIE-EFFICIËNTIE VOOR DE PUBLIEKE SECTOR

Onverminderd de nationale en communautaire wetgeving op de overheidsopdrachten, kunnen de lidstaten ervoor zorgen dat de publieke sector in het kader van de voorbeeldrol van de publieke sector bedoeld in artikel 5, voorschriften toepast uit de volgende indicatieve lijst:

a) voorschriften voor het gebruik van financiële instrumenten voor energiebesparing, zoals energieprestatiecontracten, waarin wordt vastgelegd welke meetbare en vooraf bepaalde energiebesparing (ook wanneer de overheid taken heeft uitbesteed) moet worden gehaald;

b) voorschriften voor de aankoop van apparatuur en voertuigen op basis van lijsten van energie-efficiënte productspecificaties van verschillende categorieën apparatuur en voertuigen, op te stellen door de instanties of -agentschappen bedoeld in artikel 4, lid 3, waarbij, indien van toepassing, gebruik wordt gemaakt van analyse van de minimale kosten van de levenscyclus of vergelijkbare methoden om de kosteneffectiviteit te waarborgen;

c) voorschriften voor de aankoop van apparatuur die in alle modi een efficiënt energieverbruik heeft, ook in standby-modus, waarbij, indien van toepassing, gebruik wordt gemaakt van analyse van de minimale kosten van de levenscyclus of vergelijkbare methoden om de kosteneffectiviteit te waarborgen;

d) voorschriften om bestaande apparatuur en voertuigen te vervangen door de hierboven onder b) en c) opgesomde apparatuur, of deze achteraf in te bouwen;

e) voorschriften voor het gebruik van energieaudits en de uitvoering van de daaruit resulterende aanbevelingen voor kosteneffectiviteit.

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft op 10 december 2003 een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende energie-efficiëntie bij het eindgebruik en energiediensten ([1]) ingediend dat gebaseerd is op artikel 175, lid 1, van het EG-Verdrag.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 28 oktober 2004 advies uitgebracht ([2]). Het Comité van de Regio's heeft op 17 juni 2004 advies uitgebracht ([3]).

Het Europees Parlement heeft op 7 juni 2005 advies in eerste lezing uitgebracht ([4]) en daarbij 97 amendementen goedgekeurd.

De Raad heeft op 23 september 2005 een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

II. DOEL VAN HET VOORSTEL

Het voorstel beoogt energie-efficiëntie te stimuleren door bindende energiebesparingsdoelstellingen voor de lidstaten in te voeren, en door maatregelen te nemen waarmee een markt voor energiediensten tot stand wordt gebracht. Het voorstel is gericht op de vraagzijde (te weten de eindgebruiker en de detailhandel) en kan dus worden gezien als een aanvulling op eerdere communautaire wetgeving op het gebied van energie die betrekking had op de aanbodzijde. Het voorstel wil bijdragen aan het bereiken van de emissiereductiedoelstellingen voor CO2 van de EU, de leidende rol van de Gemeenschap op de wereldmarkt voor energie-efficiënte producten en diensten nog meer versterken — en daarmee bijdragen aan het Lissabon-proces — en zal een positief effect hebben op de voorzieningszekerheid.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

De Raad geeft, net als de Commissie, prioriteit aan energie-efficiëntie en steunt derhalve in grote lijnen de algemene doelstelling van het Commissievoorstel. De meeste wijzigingen die de Raad in het gemeenschappelijk standpunt heeft aangebracht zijn bedoeld om de ontwerp-richtlijn aan te passen aan de nationale situaties en de bestaande praktijken, de kosten en administratieve lasten van de toepassing ervan te verlagen en de uitvoering ervan over het geheel genomen gemakkelijker te maken.

a) Van de 97 door het Europees Parlement aangenomen amendementen heeft de Raad de volgende 37 amendementen overgenomen:

— volledig (soms anders geformuleerd): 1, 11, 12, 13 (in overweging 4), 21, 23 ([5]), 33 (artikel 4, lid 3), 47, 48, 50 (artikel 6, lid 3), 56 t/m 58, 76 (artikel 16), 82, 86, 90, 98 (bijlage IV, punt 1.2);

— ten dele: 3, 7, 14 (artikel 2, lid 2), 63, 69 (artikel 13, lid 3, onder d) en overweging 13 ter), 74, 79, 80, 87 (ook in bijlage III, punt (q)) en 99;

— in beginsel: 16 (artikel 3, onder c)), 17 (artikel 3, onder d)), 22, 49 (artikel 6, onder a)), 64, 70, 88 (bijlage III punt r)), 83 en 92 (bijlage III, punten m) en n)).

([1]) Doc. 16261/03 ENER 362 CODEC 1858 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).
([2]) PB C 120 van 20.5.2005, blz. 115.
([3]) PB C 318 van 22.12.2004, blz. 19.
([4]) Doc. 9836/03 CODEC 472 ENER93 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.
([5]) Heeft alleen betrekking op de Duitse versie.

De Raad heeft de volgende 60 amendementen verworpen: 2, 4, 5 en 10 (die met elkaar verband houden) 6, 8, 9, 15, 18, 101, 20, 24 t/m 32, 34, 104, 107, 108, 38 t/m 41, 43 t/m 46, 51 t/m 55, 59 t/m 62, 65 t/m 68, 71, 72, 75, 77, 78, 81, 84, 85, 89, 91, 93 t/m 96, 109; daarvan kon de Commissie de amendementen 4, 18, 20, 24-25, 53, 55, 59, 61-62, 67-68, 77, 81, 89, 91, 101 en 104 niet overnemen.

Verscheidene van de belangrijkste amendementen die door de Raad niet konden worden overgenomen (in de eerste plaats de amendementen 29 en 39) reiken veel verder dan het oorspronkelijke Commissievoorstel. Die bepalingen zijn door de Raad in het gemeenschappelijk standpunt gewijzigd: de redenen voor de verwerping van deze belangrijke amendementen worden uiteengezet in punt 2 hierna.

b) De Raad heeft een aantal wijzigingen in het Commissievoorstel aangebracht die hierna zijn weergegeven.

2. **Specifieke opmerkingen**

a) De belangrijkste wijzigingen die de Raad voorstelt betreffen de streefwaarden in de artikelen 4 en 5

— Artikel 4: het gemeenschappelijk standpunt bevat een *indicatieve* streefwaarde van 6 % voor het zesde toepassingsjaar van de richtlijn (artikel 4, lid 1, en overweging 8 bis) in de plaats van bindende streefwaarden; de lidstaten zijn verplicht om maatregelen te nemen die zullen bijdragen aan het bereiken van de indicatieve streefwaarde (artikel 4, lid 1) en bepalen voor zichzelf een tussentijdse indicatieve streefwaarde voor het derde toepassingsjaar (artikel 4, lid 2).

— Artikel 5: het gemeenschappelijk standpunt voorziet niet langer in een afzonderlijke, *hogere* streefwaarde voor de publieke sector (artikel 5, lid 1); de publieke sector moet een voorbeeldrol vervullen, een of meer maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie nemen, (wetgevende initiatieven en/of vrijwillige overeenkomsten [1]) of andere regelingen met een vergelijkbaar effect) en de lidstaten houden toezicht op de prestaties van deze sector in verhouding tot de nationale indicatieve besparingsstreefwaarde.

De Raad besloot de streefwaarde indicatief te maken (in plaats van verplicht zoals voorgesteld door de Commissie) en geen specifieke streefwaarde voor de publieke sector in te stellen, omdat:

— de lidstaten het niet wenselijk achtten om louter wegens het niet-bereiken van het voorgeschreven besparingsniveau voor het Hof van Justitie te worden gedaagd: indien een lidstaat bijvoorbeeld na zes jaar slechts een besparing van 5 % zou hebben bereikt, in plaats van de voorgeschreven 6 %. Of de besparingen in de toekomst worden verwezenlijkt hangt rechtsreeks samen met het „energieverbruikende gedrag" van individuele burgers en ondernemingen — een gedrag dat de lidstaten *beogen te beïnvloeden* via de verschillende in de ontwerp-richtlijn voorgestelde maatregelen. Het eindresultaat van deze maatregelen is echter niet helemaal voorspelbaar en de lidstaten hebben dit dan ook niet volledig in de hand;

— het vertrekpunt voor de uitvoering van deze richtlijn verschilt aanzienlijk per lidstaat: sommige lidstaten hebben in het verleden, vaak in de publieke sector, reeds aanzienlijke inspanningen gedaan, en daar ook de prijs voor betaald. Er is in sommige lidstaten dus meer ruimte voor verbetering dan in andere;

— de lidstaten mogen alleen *kosteneffectieve* maatregelen nemen (conform de redenering van de Commissie in de toelichting, bijgevolg heeft de Raad een bepaling in die zin aan artikel 4, lid 1, toegevoegd. De lidstaten zullen derhalve op dit gebied maatregelen willen nemen die het meest kosteneffectief zijn, ongeacht of het om de publieke of de particuliere sector gaat.

[1] In overweging 13 van het Commissievoorstel wordt verwezen naar het gebruik van vrijwillige overeenkomsten.

Voorts is er nu een *comitologieprocedure* opgenomen (artikel 16, overeenkomstig amendementen 76 en 99): die zal vooral tot doel hebben de in de bijlagen uiteengezette berekeningsmethode verder te ontwikkelen (met inbegrip van een beoordeling van de juiste balans tussen „top-down" en „bottom-up" metingen) met het oog op aanpassing daarvan aan de technische ontwikkelingen. Tevens zijn er bepalingen ingevoerd die het gebruik mogelijk maken van *vrijwillige overeenkomsten* als instrumenten die bijdragen aan het bereiken van de indicatieve streefwaarden.

b) Andere wijzigingen

— De Raad heeft verscheidene nieuwe overwegingen toegevoegd (8 bis, 8 ter, 9 bis, 11 bis, 11 ter, 11 quater, 13 ter), en de bestaande overwegingen 8 en 12 uitgebreid.

— Artikel 1, tweede streepje: de formulering is enigszins gewijzigd om duidelijk te maken dat deze Richtlijn tot doel heeft *de voorwaarden te scheppen* voor de ontwikkeling van een markt voor energiediensten in plaats van die markt te *ontwikkelen*.

— Artikel 2: dit artikel werd gewijzigd met als doel afdelingen van vervoersondernemingen die hoofdzakelijk bunkerbrandstoffen voor de luchtvaart en de zeevaart gebruiken (het Commissievoorstel behelsde een soortgelijke maatregel d.m.v. de definitie van „energie") en onderdelen van de strijdkrachten buiten de werkingssfeer van het voorstel te houden.

— De Raad heeft getracht de definities in artikel 3 zo beknopt, consistent en werkbaar mogelijk te maken, en ze waar nodig af te stemmen op bestaande definities in andere communautaire wetgeving.

— Artikel 5 is enigszins flexibeler gemaakt door het accent te leggen op de meest kosteneffectieve maatregelen en een verwijzing op te nemen naar het passende beleidsniveau waarop een bepaalde maatregel moet worden genomen. Voorts is de lijst van richtsnoeren voor overheidsaankopen in artikel 5, lid 4 (die in het Commissievoorstel al niet verplicht was: „kunnen de lidstaten …") ondergebracht in bijlage V: hiermee word beoogd *andere* potentiële kosteneffectieve maatregelen die de publieke sector zou kunnen nemen, niet uit te sluiten. Artikel 5, lid 5, werd geschrapt omdat het, gezien het initiatiefrecht van de Commissie, overbodig is.

— Artikel 6 werd anders ingedeeld: de punten b) en c) werden in lid 1 ondergebracht, en punt a) werd met een andere formulering in lid 2 opgenomen. Dit lid 2 geeft de lidstaten de keuze tussen de verschillende verplichtingen die moeten worden opgelegd aan de bedrijven die onder dit artikel vallen.

— Artikel 7: dit artikel ging erg ver en de uitvoering ervan in zijn oorspronkelijke vorm zou erg duur kunnen uitvallen, omdat het aan de lidstaten zou zijn om erop toe te zien dat alle maatregelen voor energie-efficiëntie aan alle klanten worden aangeboden. In het gemeenschappelijk standpunt beoogt het artikel te zorgen voor optimale transparantie en verspreiding onder de marktdeelnemers van informatie over maatregelen voor energie-efficiëntie en over financiële en juridische raamwerken.

— Artikel 8: in de oorspronkelijke versie was het aan de lidstaten om ervoor te zorgen dat regelingen voor kwalificatie, certificering en/of erkenning beschikbaar zijn voor alle marktdeelnemers die energiediensten leveren. Dit artikel werd aangepast en de lidstaten moeten nu *indien nodig* ervoor zorgen dat die regelingen beschikbaar zijn. Daardoor kunnen de lidstaten feitelijk rekening houden met andere belangrijke factoren (bijvoorbeeld de rijpheid van de betrokken markt, aantal marktdeelnemers en vraag) voordat zij deze (dure) regelingen ontwikkelen.

— Aan artikel 10 is een bepaling toegevoegd, die in bepaalde omstandigheden regelingen en tariefstructuren met een sociaal doel mogelijk maakt.

— Aan artikel 12 zijn twee leden toegevoegd:

  — lid 2 zorgt ervoor dat in sommige gevallen andere, minder dure auditmaatregelen kunnen worden gebruikt;

  — lid 3 verduidelijkt dat locaties die in het kader van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen gecertificeerd zijn voldoen aan de auditeisen; voorts maakt het audits mogelijk die het resultaat zijn van op vrijwillige overeenkomsten gebaseerde regelingen.

— Artikel 13 werd aangepast teneinde het flexibeler en minder duur te maken en een onevenredige administratieve last te voorkomen.

— De rapportagevoorschriften in artikel 14 zijn gestroomlijnd en aangepast: krachtens lid 1 kan de Commissie rekening houden met de bestaande berekeningsmethoden en lid 2 bepaalt nu dat de lidstaten een tussentijds verslag en een eindverslag moeten indienen.

— Er is een artikel 15 (nieuw) toegevoegd, waarin de taken van de Commissie in het kader van de comitologieprocedure alsmede het bijbehorende tijdschema worden geregeld. Ook bepaalt dit artikel (samen met de desbetreffende bepalingen van de bijlagen I en IV) dat de Commissie een berekeningsmethode moet ontwikkelen die een percentage omvat van de bottom-upberekeningen die door de lidstaten vanaf de datum van toepassing van de richtlijn (artikel 15, lid 2) moeten worden gebruikt. Zodra de Commissie hiermee klaar is, moet zij voortgaan met haar werkzaamheden om te beoordelen of het percentage van de bottom-upberekeningen nog kan worden verhoogd, rekening houdend met de relevante factoren (artikel 15, lid 3); indien de Commissie dan beslist dat het percentage bottom-upberekeningen inderdaad kan worden verhoogd, moeten de lidstaten die nieuwe methodiek twee jaar na de datum van inwerkingtreding gebruiken.

— In artikel 18 komt een overgangsperiode van twee jaar in de plaats van de onrealistische termijn van 1 juni 2006 die door de Commissie wordt voorgesteld. Die periode maakt het enerzijds mogelijk de normale wetgevingprocedures op nationaal niveau af te ronden, en anderzijds:

  — kunnen de lidstaten de Commissie informatie over bestaande berekeningsmethoden toezenden, zodat de Commissie daarmee rekening kan houden (bij voorkeur binnen zes maanden, artikel 14, lid 1);

  — kan de Commissie de berekeningsmethode ontwikkelen (binnen 18 maanden, artikel 15, lid 2);

  — kunnen de lidstaten de nationale indicatieve besparingsstreefwaarde berekenen en zich voorbereiden op de toepassing van de berekeningsmethode in de praktijk.

— Bijlage I bevat nu de gewijzigde methode voor de berekening van de nationale besparingsstreefwaarde. In punt 3 heeft de Raad de door de Commissie voorgestelde uiterste datum waarna maatregelen in de regel in aanmerking mogen worden genomen bij de berekening van de jaarlijkse besparingen van 1991 tot en met 1995, gewijzigd. 1991 werd echter in sommige gevallen als datum aangehouden: die bepaling is nodig voor lidstaten die in de periode 1991-1994 bepaalde beleidsinstrumenten hebben ingevoerd die ook nu nog worden gebruikt. Voorts bewerkstelligt deze bepaling dat de lidstaten die in het verleden reeds aanzienlijke inspanningen op het gebied van energie-efficiëntie hebben geleverd niet onbillijk worden behandeld ten opzichte van lidstaten die dat nog niet in dezelfde mate hebben gedaan.

— In bijlage III verduidelijkt het gemeenschappelijk standpunt dat de lijst voorbeelden bevat van mogelijke maatregelen, en niet limitatief is. Daarnaast werden in verscheidene van de genoemde voorbeelden wijzigingen aangebracht.

— In bijlage IV heeft de Raad een nadere beschrijving van top-down- en bottom-upberekeningsmethoden (punt 1.1), een lijst van geharmoniseerde looptijden van maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie in bottom-upberekeningen (punt 4) en bepalingen over multiplicatoreffecten en dubbel tellen (punt 5) toegevoegd.

IV. **CONCLUSIE**

Beide instellingen steunen de algemene doelstellingen van het Commissievoorstel. Zij zijn het er beiden over eens dat de Unie de mogelijkheden van mogelijke energiebesparingen moet benutten en de markt voor energie-efficiëntiediensten en -producten eerder vroeger dan later verder moet ontwikkelen. In dit verband is de Raad van mening dat het gemeenschappelijk standpunt recht doet aan deze essentiële doelstellingen van het Commissievoorstel.