

**DA**

**DA**

**DA**



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.7.2008  
KOM(2008) 435 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,  
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**En strategi for indregning af de eksterne omkostninger i transportpriserne**

{SEK(2008) 2207}

{SEK(2008) 2208}

{SEK(2008) 2209}

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

## En strategi for indregning af de eksterne omkostninger i transportpriserne

### 1. INDLEDNING: ET MERE BÆREDYGTIGT TRANSPORTSYSTEM

Indregningen af de eksterne omkostninger i priserne er et led i en buket af initiativer, som skal gøre transporten mere bæredygtig. Det har i dag er afgørende betydning, at transporten bidrager til løsningen af Kommissionens store opgaver: bæredygtig udvikling og opretholdelse af konkurrenceevnen i Europa.

I 2006 pålagde lovgiverne Kommissionen at udarbejde "en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model" til vurdering af de eksterne omkostninger:

*"Senest den 10. juni 2008 fremlægger Kommissionen på baggrund af en undersøgelse af alle elementer, inklusive omkostningerne i forbindelse med miljø, støjgener, trafikoverbelastning og sundhed, en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model til vurdering af alle eksterne omkostninger, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturbenyttelsesafgifter. Denne model suppleres med en konsekvensanalyse af internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer og en strategi for en trinvis anvendelse af denne model på alle transportformer.*

*Rapporten og modellen ledsages af forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på yderligere revision af direktivet" (direktiv 2006/38/EF).*

Dette forehavende er ikke nyt. Det er efterhånden mange år siden, Kommissionen slog til lyd for, at det var **nødvendigt at nå frem til en mere effektiv prissætning af transporten, der bedre afspejlede dens sande omkostninger**<sup>1</sup>. Transporten volder skader, som har både samfundsmæssige og økonomiske omkostninger. Formålet med at indregne disse eksterne omkostninger i priserne er at sikre, at prissignalerne bliver korrekte, således brugerne betaler de omkostninger, de forårsager, og så de har et incitament til at ændre adfærd for at slippe billigere.

EU bliver nødt til at gribe ind. Konsekvensanalysen<sup>2</sup> viser, at hvis ikke der gøres noget i de kommende år, risikerer miljøomkostningerne (luftforurening, CO<sub>2</sub>) at nå op på 210 mia. EUR

---

<sup>1</sup> Grønbog fra Kommissionen "Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet", udsendt i 1995, hvidbog fra Kommissionen "Fair betaling for brug af infrastruktur: en model for trinvis indførelse af fælles afgiftsbestemmelser for transportinfrastrukturen in EU", udsendt i 1998, hvidbog fra Kommissionen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg", udsendt i september 2001. I disse grøn- og hvidbøger påviste Kommissionen, at omkostningerne ved brug af transportinfrastruktur kun delvis betales af - og navnlig, at de er ulige fordelt mellem - brugerne. Dette emne blev taget op igen under midtvejsevalueringen af den sidstnævnte hvidbog i 2006, og det var ved denne lejlighed, at Kommissionen forpligtede sig til at stille forslag om en metode til fastsættelse af infrastrukturafgifter på basis af direktivet om vejafgifter.

<sup>2</sup> Konsekvensanalyse vedrørende indregning af eksterne omkostninger i transportpriserne - SEK(2008) 2208.

i 2020. Desuden ville borgere og virksomheder siddet fast i trængsel på mere end en fjerdedel af det europæiske vejnet.

## 2. FORVENTNING: RIGTIGERE PRISER

### 2.1. Medregning af alle transportens omkostninger

Transportbrugerne afholder de omkostninger, der er direkte forbundet med brugen af deres transportmiddel (benzin, forsikring osv.). Disse omkostninger anses for at være *private* i den forstand, at de betales direkte af brugeren. Men brugen af et transportmiddel medfører også skadelige virkninger for det omgivende samfund, og de har omkostninger, som brugerne ikke selv betaler direkte (*eksterne* omkostninger). Det kan være den tid, andre bilister spilder i trafikpropper; det kan være sundhedsproblemer, der skyldes støj og luftforurening; og på længere sigt kan det være de klimaændringer, udstødningen af drivhusgasser medfører. Disse omkostninger er en realitet, selvom de ikke altid har en direkte markedsværdi: udgifter til politi og forvaltning af infrastruktur, hospitalsudgifter og udgifter til det offentlige sundhæsvæsen, forringet livskvalitet. Som regel er det samfundet og borgerne, der afholder sådanne udgifter. Summen af disse private og eksterne omkostninger udgør transportens *samfundsmæssige* omkostninger. Kun en pris, der omfatter de samlede samfundsmæssige omkostninger, som transportbrugerne forårsager, kan bidrage til, at de prissignaler, der udsendes, bliver korrekte, og kun sådan en pris vil modsvare de benyttede ydelser og forbruget af knappe ressourcer.

Men hvis prissignalet skal virke, skal det kunne påvirke transportbrugernes adfærd, og det kan det kan det sommetider knibe med, af forskellige grunde: Måske mangler der troværdige alternativer, måske er der ikke konkurrence nok inden for en transportform, måske er incitamenterne til fornyelse og til at interessere sig for renere køretøjer utilstrækkelige osv. I sig selv er indregningen af de eksterne omkostninger således kun en af flere nødvendige etaper; der må også træffes foranstaltninger for at gøre efterspørgslen mere elastisk, dvs. mere følsom overfor prisforskelle, for at gøre udbuddet af visse ydelser mere attraktivt eller for at fremskynde den teknologiske innovation. For at reducere de eksterne omkostninger må der derfor lægges en strategi, der også omfatter andre elementer end indregningen af eksterne omkostninger: udbygning af de infrastrukturelle anlæg, tilskyndelse til teknologisk innovation, konkurrencepolitik, regulering og fastlæggelse af standarder.

### 2.2. Et passende virkemiddel for hvert eksternt omkostningselement

De vigtigste økonomiske virkemidler, som medfører, at de eksterne omkostninger indregnes i priserne, er i praksis: beskatning, vejbenyttelsesafgifter og, på visse betingelser<sup>3</sup>, handel med emissionsrettigheder. Disse økonomiske virkemidler benyttes allerede, men i forskellig grad afhængigt af, hvilken transportform og hvilke omkostninger der er tale om. Konsekvensanalysen<sup>4</sup> af indregningen af eksterne omkostninger i priserne redegør for den nuværende

---

<sup>3</sup> Direktiv 2003/87 fastsætter, at medlemsstaterne skal uddele mindst 90 % af deres CO<sub>2</sub>-kvoter gratis. Men hvis emissionstilladelserne skal spille en rolle for prisen, bliver de udstedende instanser nødt til at sælge dem, f.eks. til en pris, der svarer til de eksterne omkostninger. Kommissionen foreslog i januar 2008 - KOM(2008) 16 - at der indføres et auktionssystem, som gør det muligt at give effekt til princippet om, at forureneren betaler. Systemet vil blive indført gradvis, og det forventes, at mindst to tredjedele af den samlede kvotemængde sælges på auktion i 2013.

<sup>4</sup> SEK(2008) 2208.

situation med hensyn til vejafgifter, skatter og emissionsrettigheder inden for hver transportform.

Hvert eksternt omkostningselement har sin egen karakter, som gør det nødvendigt at benytte netop det økonomiske virkemiddel, der egner sig i situationen. Nogle eksterne omkostninger er forbundet med brugen af det givne infrastrukturanlæg og varierer med tid og sted. Det gælder for trængsel, luftforurening, støjforurening og ulykker, hvor virkningen er meget lokal og varierer med tid, sted og infrastrukturtype. Disse variationer tages der bedst hensyn til ved at benytte differentierede afgifter. Og hvorfor skulle en trafikant også betale samme pris, uanset om hun kører i myldretiden eller i de anbefalede perioder, benytter de mest trafikerede veje eller tager alternative ruter? For ikke at tale om, at rene køretøjer betaler det samme som de mere støjende og forurenende.

Klimaændringsproblemet, derimod, har ikke denne lokale karakter. Udsendelsen af CO<sub>2</sub>, og i det hele taget af drivhusgasser, er ikke afhængig af tid eller sted, men af forbruget af brændstof. Her er der derfor ingen grund til at benytte differentierede afgifter; mere passende vil det være med et instrument, der er direkte forbundet med brændstofforbruget, som f.eks. beskatning eller et system for handel med CO<sub>2</sub>-emissionsrettigheder.

### 2.3. Beskyttelse af det indre markeds funktionsevne

Beskyttelsen af det indre marked er et grundprincip for EU. Derfor må priserne ikke sættes så højt, at det kunne hæmme den frie bevægelighed eller - gennem virkningen på transittrafikken - blive til skade for andre regioner. Principperne for indregningen af eksterne omkostninger må derfor fastlægges på europæisk niveau, så det undgås, at markedet splittes op. Samtidig må det erkendes, at visse eksterne omkostninger har lokal karakter, og derfor er det vigtigt at finde den rette afvejning mellem fælles og lokale løsninger.

Ved at opstille **principper, der er fælles** for medlemsstaterne, bør man kunne forebygge enhver diskrimination og sikre markedets gennemskuelighed. Forslaget om en fælles metode gør det muligt at undgå, at afgifterne bliver alt for store i forhold til de faktiske eksterne omkostninger. Endelig vil indførelsen af et system for opfølgningen gøre processen klar og effektiv for alle medvirkende parter.

### 3. ALMENT PRINCIP FOR INDREGNING AF EKSTERNE OMKOSTNINGER: PRISSÆTNING PÅ BASIS AF DE SAMFUNDSMÆSSIGE MARGINALOMKOSTNINGER

De rigtige signaler til transportbrugerne sættes af priser, som på den ene side medfører, at der ikke drives rovdrift på ressourcerne, og på den anden side ikke virker ødelæggende på transporterhvervet og dermed i sidste ende samfundsøkonomien. Ifølge den økonomiske teori ligger balancepunktet der, hvor **prisen svarer til de samfundsmæssige marginalomkostninger**, så forslaget går ud på at gøre dette til hovedprincippet for indregning af eksterne omkostninger.

Efter dette princip bør transportpriserne være lig med den ekstraomkostning på kort sigt, som én ekstra bruger af infrastrukturen forårsager. Teorien går ud på, at denne ekstraomkostning skal omfatte både brugerens private omkostninger og de eksterne omkostninger. Er det tilfældet, vil en pris, der svarer til de samfundsmæssige marginalomkostninger, medføre, at den bestående infrastruktur udnyttes effektivt. Da brugeren, når priserne fastsættes efter dette princip, betaler for den meromkostning, han påfører samfundet, vil princippet desuden bidrage til,

at transportbrugere og andre borgere behandles lige, idet det knytter en direkte forbindelse mellem forbruget af de fælles ressourcer og betalingen, som foregår efter både brugerbetalings- og forurenerebetalingsprincippet. Men en sådan løsning er kun mulig, hvis forurenere ikke kompenseres, så virkningen af at indregne de eksterne omkostninger ophæves.

Heroverfor står dels, at marginalomkostningerne varierer med tid og sted, og at det i praksis er svært at vurdere disse omkostninger præcist. En vis forenkling kommer man altså ikke udenom. I almindelighed kan marginalomkostningerne sættes til et gennemsnit af de variable omkostninger.

Det er dog ikke i alle situationer, marginalomkostningsprincippet kan bruges. Det kan således ikke nødvendigvis sikre dækning af infrastrukturomkostningerne, når de faste omkostninger er høje, eller trafiktheden lille. Om nødvendigt kan der tages supplerende fremgangsmåder i brug for at sikre, at infrastrukturen finansieres efter brugerbetalingsprincippet, og at de eksterne omkostninger indregnes efter forurenerebetalingsprincippet. Også på den måde kan man medvirke til en retfærdig fordeling mellem transportbrugere og samfundet som helhed. Hvad mere er: det kan kræve særdeles komplekse metoder at skønne over de marginale omkostninger ved visse skadevirkninger, f.eks. støj, og i sådanne tilfælde kan en pragmatisk fremgangsmåde på basis af gennemsnitsomkostninger være mere realistisk (se teknisk bilag<sup>5</sup>).

Det tekniske bilag indeholder et forslag til en fælles ramme for beregningen af de eksterne omkostninger ved trængsel, luftforurening, støj og klimaændringer på grundlag af fælles principper og en fælles metode. Trafikulykker behandles ikke udtrykkeligt i dette dokument (se boks 2 i det tekniske bilag). Indregningen af de eksterne omkostninger ved trafikulykker bør foregå ved hjælp af mekanismer, der kan tage hensyn til risikofyldt adfærd (hastighed, spritkørsel), og som rummer incitament, der kan påvirke denne adfærd. Trinregulerede forsikringspræmier lever op til dette krav ved at tage hensyn til bilistens risikoprofil, men præmiestørrelsen afhænger af udbetalingen af erstatninger, og de dækker som regel ikke alle omkostninger. Selvom høringen har vist, at der er tilslutning til at lade forsikringspræmierne dække omkostningerne, forudsætter et sådant indgreb, at der tages hensyn til forskellene mellem medlemsstaterne, og dertil kræves en grundigere undersøgelse, bl.a. af subsidiaritets-spørgsmålene. I øjeblikket er drøftelserne ikke nået langt nok til, at vi kan foreslå et initiativ på europæisk plan.

#### **4. STRATEGI FOR INDREGNING AF DE EKSTERNE OMKOSTNINGER I PRISERNE INDEN FOR ALLE TRANSPORTFORMER**

Det er altså muligt at opstille et alment princip for indregningen (priserne sættes til de samfundsmæssige marginalomkostninger) og et sæt metoder til at kvantificere de eksterne omkostninger. Anderledes svært er det at forestille sig en mekanisme for indregning af de eksterne omkostninger i priserne, der kan anvendes inden for alle transportformer, for der er jo store forskelle på teknologierne, på antallet af involverede parter, på gældende love og forskrifter osv. Det samme princip må altså komme til udtryk gennem forskellige virkemidler.

EU starter ikke på bar bund. Der er allerede truffet foranstaltninger, som gør det muligt at indregne de eksterne omkostninger, og som bidrager til at mindske skadevirkningerne. Harmoniseringen af energibeskatningen i 2003 var et vigtigt skridt, og ved revisionen af denne

---

<sup>5</sup> SEK(2008) 2207.

ordning, som er planlagt til at finde sted i 2008, er det tanken at søge at tage bedre hensyn til CO<sub>2</sub>-emissionerne. Det nylige forslag om, at luftfartssektoren fra 2011 skal med i systemet for handel med emissionsrettigheder, er et andet vigtigt skridt for at få transportsektoren med i kampen mod klimaændringerne.

Resultaterne af konsekvensanalysen gør det muligt at tilpasse den overordnede strategi efter de særlige forhold i hver transportform og dermed nå endnu et skridt længere.

#### **4.1. Indregning af lastbiltransportens eksterne omkostninger**

Tre fjerdedele af godstransporten foregår med lastbil, og hvis der bliver mulighed for at indregne de eksterne omkostninger her, kan miljøomkostningerne reduceres med omkring 1 mia. EUR i forhold til en situation uden indgreb. Desuden vil mindre trængsel på vejene reducere den tid, hvor man sidder fast i trafikpropper, og det kan bidrage til at effektivisere værditilvækstkæderne. Kommissionen foreslår derfor, at der skal være mulighed for at indregne visse eksterne omkostninger ved godstransport på vejene.

##### *4.1.1. Grøn og intelligent prissætning: Revision af direktiv 1999/62/EF (juni 2008)*

Direktivet fra 1999 om afgifter på lastbilkørsel forbyder, at beregningen af vejafgiften indrager et element af de eksterne omkostninger. Direktivet blev ganske vist ændret i 2006, således at afgifterne nu kan tilpasses efter køretøjernes miljømæssige egenskaber, men undtagen i bjergområder, og dér kun på visse vilkår, må afgiftsprovenuet ikke være højere end infrastrukturomkostningerne. Og dét selv der, hvor forureningen og trængslen er allerstærkest.

Konsekvensanalysen gennemgår forskellige muligheder for at indregne de eksterne omkostninger. Resultaterne viser, i hvilket omfang prissætning af luftforurening, støjforurening og trængsel bidrager til at reducere de eksterne omkostninger uden uforholdsmæssige økonomiske skadevirkninger. Den tidsgevinst, der opnås i kraft af mindre trængsel på vejene, bidrager positivt til den økonomiske effektivitet, og CO<sub>2</sub>-emissionerne bliver også betydeligt mindre.

Kommissionen foreslår altså, at direktiv 1999/62/EF revideres, så det bliver tilladt at prissætte de eksterne omkostninger. Hovedlinjerne i denne ændring bliver: 1) indregning af eksterne omkostninger ved luftforurening, støjforurening og trængsel, 2) etablering af mekanismer for samordning på fællesskabsplan samt en fælles metode og et loft over afgifterne og 3) allokering af provenuet til transportsektoren. Resultaterne af den offentlige høring viser, at der er opbakning til denne fremgangsmåde. Af effektivitetshensyn bør afgifterne variere efter køretøjer, vejtyper og perioder, og de bør opkræves ved elektroniske betalingsanlæg, så flaskehalse for trafikken undgås.

##### *4.1.2. Teknologisk hjælp til indregningen af omkostningerne (efteråret 2008)*

I efteråret 2008 vil der blive stillet forslag om en handlingsplan for et intelligent transportsystem, og formålet med den vil være at udvide brugen af teknologiske hjælpemidler. Kommissionen vil vedtage beslutningerne om gennemførelse af bompengesystemernes interoperabilitet som fastsat i direktiv 2004/52/EF. Derved vil det blive sikret, at disse systemer er fuldt kompatible senest tre år efter, at beslutningerne om definitionen af den europæiske bompengetjeneste er vedtaget.

## 4.2. Tilskyndelse til mere bæredygtig bilisme (efteråret 2008)

Privatbilerne bør ikke udelukkes fra denne udvikling. De prissætningsprincipper, der her er foreslået, kunne med god effekt udvides til også at omfatte personbiler. Med begrundelse i subsidiaritetsprincippet bevarer medlemsstaterne muligheden for at vælge, om de vil bringe dem i anvendelse eller ikke.

I den handlingsplan for bytrafik, som vil blive foreslået i efteråret 2008, vil det også blive undersøgt, hvordan man kan forbedre borgernes muligheder for at færdes i byerne, og hvilken merværdi en indsats på fællesskabsplan kan bidrage med på dette område. Handlingsplanen følger op på en bred debat, som der blev taget hul på med udsendelsen af en grønbog om bytrafik<sup>6</sup>. Formidling af erfaringerne med prissætning i forskellige europæiske byer, og etablering af et diskussionsforum kunne være med til at udpege de bedste prissætningspraksisser. Og hvis man også kunne opstille harmoniserede kriterier for restriktioner i bytrafikken og fremme den teknologiske interoperabilitet, så kunne man bidrage til at harmonisere iværksættelsen af en politik for indregning af de eksterne omkostninger ved Europas bytrafik.

Endelig er der forslaget om bilafgifter<sup>7</sup>, som for tiden drøftes i Ministerrådet. Efter dette forslag skal de bestående afgifter omlægges, så de tager hensyn til CO<sub>2</sub>-emissionerne. Kommissionens forslag omfatter tre hovedindgreb: afskaffelse af registreringsafgifter, indførelse af en refusionsordning for registreringsafgifter og omlægning af beskatningsgrundlaget for både registrerings- og vægtafgifter, så de helt eller delvis baseres på CO<sub>2</sub>-emissioner.

## 4.3. De andre transportformer

Men EU må ikke standse her. Også de andre transportformer har deres rolle at spille i forbedringen af borgernes livskvalitet. Hver transportform står over for sin særlige kombination af udfordringer: Støj er et problem ved jernbanerne, luftforurening og klimaændringer ved søfarten, og støj, luftforurening og klimaændringer ved lufttransporten. Indregning af de interne omkostninger giver også mulighed for at bruge de mest velegnede virkemidler til at påvirke brugerne, så de opfører sig mere bæredygtigt.

Under konsekvensanalysen har man også overvejet, hvilke muligheder der er for at indregne de eksterne omkostninger i de andre transportformer. I politikforslagene opereres der med indregning af miljøomkostningerne - luft- og støjforurening - og med de omkostninger, der er forbundet med klimaændringerne. En sådan strategi ville få positive følger i form af færre skadevirkninger.

### 4.3.1. Jernbanetransport (2008)

Efter direktiv 2001/14/EF kan eksterne omkostninger godt indregnes. Og dog: hvis indregningen medfører, at infrastrukturforvalterens indtægter stiger, er det kun tilladt efter direktivet, hvis de også stiger i de konkurrerende transportformer. Når direktiv 1999/62/EF bliver revideret, bliver der mulighed for at indregne de eksterne omkostninger i vejtransporten, som konkurrerer med jernbanetransporten.

---

<sup>6</sup> Grønbog: "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer" (september 2007). Se: [http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm).

<sup>7</sup> KOM(2005) 261. Forslag til direktiv om afgifter på personbiler.



Støjforureningen er dog stadig en betydelig udfordring for banetransporten. Samtidig med denne meddelelse udsender Kommissionen en meddelelse om incitamentter til støjdæmpede foranstaltninger, og den overvejer inden udgangen af 2008 at stille forslag om forskrifter herom i forbindelse med omarbejdningen af den første jernbanepakke.

#### 4.3.2. *Lufttransport (slutningen af 2008)*

Lufttransporten er allerede begyndt at bidrage. Da dens emissioner stiger særlig hurtigt, foreslog Kommissionen allerede den 20. december 2006, at luftfartens CO<sub>2</sub>-emissioner medtages i den europæiske emissionshandelsordning. Efter disse regler skal virksomheder, der driver luftfartøjer, fra 2011 eller 2012 aflevere kvoter svarende til deres emissioner i overensstemmelse med forurenerbetalingsprincippet. Direktivforslaget omfatter flyvninger inden for EU, men også alle andre flyvninger, der ankommer til eller afgår fra en lufthavn i EU; og det fastsætter et emissionsloft svarende til 100 % af referenceperioden 2004-2006.

Eftersom luftfartens klimapåvirkninger ikke kun skyldes CO<sub>2</sub>-emissioner, har Kommissionen allerede nu annonceret sin hensigt om at tage fat på de andre drivhusgasser, herunder ikke mindst kvælstofilter (NO<sub>x</sub>). Kommissionen har således endnu et forslag på tegnebordet; det vil blive forelagt inden udgangen af 2008 og handler om at reducere NO<sub>x</sub>-emissionerne.

Endelig fremsatte Kommissionen den 24. januar 2007 et forslag om lufthavnsafgifter. Det blev vel modtaget i Rådet og Parlamentet. Der er stillet ændringsforslag, som går ud på at variere taksterne efter miljøskaderne.

#### 4.3.3. *Søtransport (2009)*

Søtransportens CO<sub>2</sub>-emissioner er steget i de senere år på grund af sektorens vækst. I konklusionerne fra Det Europæiske Råds marts møde i 2007 er der forslag om indgreb over for emissioner fra internationale søtransportaktiviteter. Kommissionen ønsker at medtage søtransporten i aftalen om forebyggelse af klimaændringer i tiden efter 2012 og ønsker også, at Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i 2009 træffer foranstaltninger for at reducere emissionerne af drivhusgasser. Men gøres der ikke tilstrækkelige fremskridt i IMO, vil Kommissionen stille forslag om indgreb på europæisk plan, og påtænker herunder bl.a. at medtage søfarten i den europæiske emissionshandelsordning.

#### 4.3.4. *Indre vandveje*

I meddelelsen om programmet Naiades var tanken, at de eksterne omkostninger skulle indregnes i alle transportformerne senest i 2013. Meddelelsen peger på, at et sådant skridt kunne være med til at give indlandsskibsfarten øget fremdrift, og at det ville gøre det muligt at finansiere udbygningen af infrastrukturen for denne sektor. Konsekvensvurderingen viser, at indlandsskibsfarten kunne nyde godt af en sådan strategi, og at den pga. sin høje energieffektivitet per transporteret ton-km ville stå til at vinde ved en veltilrettelagt politik for intermodal transport.

### 4.4. **Indtægterne bør gå til at gøre transporten bæredygtig**

Når indtægterne fra indregningen af de eksterne omkostninger skal bruges, bør fordelene ved de aktiviteter, som den internationale trafik medfører, ansues i et fællesskabsperspektiv. I rigtig mange tilfælde er det denne trafik, der er kilden til indtægterne ved indregningen. Den internationale vejtransport udgør næsten en fjerdedel af hele vejtransporten i Europa. I syv af medlemsstaterne er det endda over halvdelen (74 % i Belgien, 76 % i Luxembourg, 85 % i

Estland). Hvis ikke indtægterne fra indregningen af de eksterne omkostninger forbeholdes for transportsektoren, vil det være fristende for hver enkelt medlemsstat at bruge dem, som det stemmer bedst med statens egne interesser, uden at tage hensyn til fordelene ved, at trafikken bliver bæredygtig på fællesskabsplan.

Men hvis den skal blive det, bæredygtig på fællesskabsplan, må der gøres en meget stor indsats for forskning, innovation, investering i mere miljøforsvarlige infrastrukturmaterialer, udbygning af den kollektive trafik osv. Listen er lang og kræver en vedvarende indsats fra medlemsstaternes side. Dertil kommer, at udbygningen af de transeuropæiske net kræver meget store finansieringsmidler, ikke mindst til de projekter, som EU har prioriteret højt. De indtægter, som indregningen af eksterne omkostninger medfører, bør derfor afsættes til transportsektoren og til at nedsætte disse eksterne omkostninger, og altid med udgangspunkt i costbenefitanalyser eller tilsvarende, som garanterer, at de valgte anvendelsesformål maksimerer nettoudbyttet for samfundet. Forslaget til revision af direktiv 1999/62/EF har netop dette sigte.

## **5. DE NÆSTE SKRIDT**

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at udnytte den foreslåede fælles ramme. Et af forslagene i denne buket af initiativer handler om vejtransporten.

Kommissionen vil gøre status over disse foranstaltninger i 2013 og aflægge regnskab over, hvilke fremskridt der er gjort med indregning af eksterne omkostninger. Vurderingen af de eksterne omkostninger vil blive ajourført under hensyntagen til forskning og andet videnskabeligt arbejde på feltet. Hvis der er behov for det, og hvis de realiserede fremskridt gør det berettiget, kan der blive tale om at inddrage eksterne omkostninger på andre områder, som f.eks. biologisk mangfoldighed, natur og landskaber eller arealanvendelse i analysen.