

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 8.7.2008
СОМ(2008) 435 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ДО
СЪВЕТА, ДО ИКОНОМИЧЕСКИЯ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И ДО
КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ**

Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи

{SEC(2008) 2207}

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ДО СЪВЕТА, ДО ИКОНОМИЧЕСКИЯ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И ДО КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи

1. ВЪВЕДЕНИЕ: ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ

Интернализацията на външните разходи се вписва в „пакета“ от мерки, които имат за цел да удължат трайността на транспорта. В наши дни е от съществено значение транспортът да даде своя принос за големите приоритети на Комисията, т.е. устойчивото развитие и поддържането на конкурентоспособността в Европа.

През 2006 г. законодателят поиска от Комисията да разработи „общо приложим, прозрачен и понятен модел“ за оценка на външните разходи.

„Не по-късно от 10 юни 2008 г. Комисията след проучване на всички становища, включващи разходи, свързани с околна среда, шум, задръствания и здравеопазване, представя общо приложим, прозрачен и понятен модел за оценка на всички външни разходи, който да служи като база за бъдещи калкулации на инфраструктурните такси. Този модел трябва да се придружава от анализ на влиянието от поемането на външните разходи за всички видове транспорт и стратегия за поетапно въвеждане на модел за всички видове транспорт.

Докладът и моделът трябва да се придружават, ако е подходящо, от предложения до Европейския парламент и до Съвета за по-нататъшни ревизии на настоящата директива.“ (Директива 2006/38/ЕО).

Идеята за подобен проект не се разглежда за първи път. От няколко години насам, Европейската комисия се опитва да подчертае **необходимостта от по-ефикасна система за ценообразуване в областта на транспорта, която отразява по-добре реалните транспортни разходи**¹. Транспортът е източник на вреди, които представляват разход за обществото, както и за икономиката. Интернализацията на външните разходи има за цел да даде сигнал за точната цена, за да могат потребителите да поемат разходите, които генерират, и за да бъдат мотивирани по този начин да променят поведението си с оглед намаляване на същите тези разходи.

¹ Зелената книга на Комисията със заглавие „Към справедливо и ефикасно тарифиране в транспорта“, приета през 1995 г., Бялата книга на Комисията със заглавие „Справедливо заплащане при използване на инфраструктурата: поетапен подход за установяване на обща рамка за събиране на такси при използване на транспортните инфраструктури в ЕС“, приета през 1998 г., Бялата книга на Комисията със заглавие „Европейска транспортна политика 2010 г.: време за решаване“, приета през септември 2001 г., обърнаха внимание на факта, че различните разходи, произтичащи от ползването на транспортните инфраструктури отчасти се поемат от потребителите и са преди всичко неравномерно разпределени между тях. Темата бе отново разисквана по време на междинната ревизия на гореспоменатата Бяла книга през 2006 г., като Комисията пое ангажимент да предложи метод за събиране на такси при ползване на транспортните инфраструктури въз основа на директивата за „пътното тарифиране“.

Европейският съюз трябва да предприеме действия в тази насока. Според резултатите от оценката на въздействието², ако не бъдат предприети мерки в близките години, екологичните разходи (замърсяване на въздуха, CO₂) могат да достигнат 210 млрд. EUR през 2020 г. Гражданите и предприятията на ЕС ще бъдат също така изправени пред задръствания на повече от една четвърт от европейската пътна мрежа.

2. КАКВИ СА ОЧАКВАНИЯТА НИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНТЕРНАЛИЗАЦИЯТА НА ВЪНШНИТЕ РАЗХОДИ: ПО-РАЗУМНИ ЦЕНИ

2.1. Да се вземат под внимание разходите, генерирани от транспорта

Потребителите на транспортни услуги имат разходи, пряко свързани с употребата на транспортните им средства (гориво, застраховка, т.н.). Тези разходи се смятат за *лични*, в смисъл че се плащат директно от потребителя. Потребителят на транспортни услуги обаче е също така източник на вреди, които представляват разход за обществото. Тези разходи (**външни** разходи) — загубата на време на другите водачи на МПС поради задръствания, здравословните проблеми вследствие на шума и на замърсяването на въздуха, и в по-дългосрочен план последиците от емисиите на газове с парников ефект върху климатичните промени — не се поемат директно от потребителя. Тези разходи са реални, макар и да нямат конкретна пазарна стойност: разходи за полицията и за управление на инфраструктурата, разходи за болнични учреждения и за публичното здравеопазване, спад на качеството на живот. Обикновено тези разходи се поемат от обществото и гражданите. Сумата на тези лични и външни разходи представлява *обществените* разходи на транспорта. Единствено цена, която се базира на обществените разходи, генерирани от потребителя на транспортни услуги, ще допринесе за подаване на сигнал за точната цена и ще представлява възнаграждението за използваните услуги и потреблението на редките ресурси.

За да бъде обаче този ценови сигнал ефикасен, потребителят на транспортни услуги трябва да бъде чувствителен по отношение на цените. Понякога това не е възможно поради следните причини: липса на заслужаващи доверие алтернативи, недостатъчна конкуренция при определен вид транспорт, недостатъчна мотивация за модернизация и ориентиране към екологично чисти превозни средства и т.н. Интернализацията на външните разходи е сама по себе си необходима стъпка, но тя следва да бъде придружена от други мерки, които имат за цел да направят търсенето по-еластично, т.е. по-чувствително на изменението на цените, както и да направят предлагането на някои услуги по-атрактивно или да ускорят технологическото обновяване. Следователно целта да се намалят външните разходи изисква стратегия, която следва да включва множество елементи освен интернализацията на тези външни разходи: предоставяне на инфраструктура, насърчаване на технологическо обновяване, политика на конкуренцията, регламентиране и определяне на норми.

2.2. Да се разполага с подходящия икономически инструмент за всеки отделен външен разход

На практика основните икономически инструменти, чрез които се постига интернализацията на външните разходи са данъчното облагане, пътните такси (или

² Оценка на въздействието от интернализацията на външните разходи — SEC(2008) 2208.

потребителска такса) и в някои случаи³ търговията с емисии на вредни газове. Тези икономически инструменти вече се прилагат в различна степен според вида транспорт и съответните разходи. Оценката на въздействието⁴ върху интернализацията на външните разходи преразглежда актуалната ситуация по отношение на пътните такси, данъците и правата на емисии за всеки вид транспорт.

Всеки отделен външен разход притежава специфични характеристики, които изискват употребата на подходящи икономически инструменти. Някои външни разходи са свързани с използването на инфраструктурата и варират в зависимост от времето и мястото. Такъв е случаят със задръстванията, замърсяването на въздуха, шума и пътно-транспортните произшествия, които имат силно изявен локален характер и варират според периода, мястото и типа на пътната мрежа. Най-добрият начин да се вземат предвид тези вариации е прилагането на диференцирани такси. Защо всъщност потребителят трябва да плаща същата цена, когато пътува в натоварените часове и когато пътува в препоръчваните часове, или когато пътува по задръстените пътища и когато пътува по алтернативни маршрути? Нещо повече — едно екологично чисто превозно средство плаща същата цена като едно превозно средство, което замърсява околната среда и е шумно.

За сметка на това климатичните изменения нямат такъв локален характер. Емисиите на CO₂ и по-общо емисиите на парникови газове, не зависят от времето или мястото, а са свързани с потреблението на гориво. Следователно прилагането на диференцирани такси не е необходимо. Вместо това би било по-уместно да се използва инструмент, пряко свързан с това потребление, като данъчно облагане на горивото или отново схема за търговия с емисии на CO₂.

2.3. Да се запази правилното функциониране на вътрешния пазар

Правилното функциониране на вътрешния пазар е основен принцип на Общността. В този смисъл е необходимо да се избягват прекомерно високи цени, които биха могли да се окажат пречка за свободното движение на стоки и услуги, или чрез последиците, които биха имали върху транзитния трафик, биха били за сметка на други райони. Ето защо принципите на интернализацията на външните разходи следва да се установят на европейско равнище, за да се избегне фрагментацията на пазара. В същото време следва да се признае локалният характер на някои външни разходи и е важно да се намери точният баланс между общностните и локалните методи.

Установяването на **общи принципи** за държавите-членки би трябвало да попречи на всякакъв вид дискриминация и да гарантира прозрачността на пазара. Предложението за обща методология позволява да се избегнат непропорционалните такси по отношение на съществуващите външни разходи. В крайна сметка създаването на

³ Директива 2003/87 предвижда, че поне 90 % от квотите за емисии на CO₂ за разпределение между държавите-членки са безплатни. За да могат разрешенията за емисии да поемат външните разходи, би трябвало службите, които ги издават да ги продават на цена равна например на външния разход. През януари 2008 г. Комисията предложи COM(2008) 16 да се създаде схема за търговия с квоти за емисии, която позволява да се приложи принципът „заплащане от замърсяващата околната среда“. Схемата ще се прилага прогресивно и се предвижда поне две

⁴ SEC(2008) 2208

система за контрол ще направи процеса ясен и ефикасен за всички заинтересовани страни.

3. ОБЩИ ПРИНЦИПИ НА ИНТЕРНАЛИЗАЦИЯТА НА ВЪНШНИ РАЗХОДИ: ЦЕНООБРАЗУВАНЕ ВЪЗ ОСНОВА НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ПРЕДЕЛНИ РАЗХОДИ

Даването на сигнал за точната цена на потребителите на транспортни услуги трябва да стане чрез цени, които не водят до прекомерна експлоатация на ресурсите и които не са във вреда на транспорта и в крайна сметка и на икономиката. В икономическата литература точният баланс се постига чрез **„ценообразуване въз основа на обществените пределни разходи“**, което е предложено като общ принцип за интернализацията на външните разходи.

Съгласно този метод цените в областта на транспорта би трябвало да са равни на краткосрочния допълнителен разход, генериран от един допълнителен потребител на инфраструктурата. На теория този допълнителен разход би трябвало да включва разходите на потребителя и външните разходи. Ценообразуване въз основа на обществените пределни разходи би довело в такъв случай до ефикасно използване на съществуващата инфраструктура. Освен това, тъй като потребителят би платил за допълнителния разход, който генерира за обществото, такова ценообразуване би допринесло за равнопоставеност между потребителите на транспортни услуги и непотребителите и би установило пряка връзка между ползването на общи ресурси и плащането съгласно принципите „заплащане от замърсяващия околната среда“ и „заплащане от ползвателя“. Такъв подход е възможен само при положение, че „замърсяващият околната среда“ не получава обезщетения, които биха анулирали евентуалния ефект от интернализацията на външните разходи.

Въпреки това пределните разходи варират в зависимост от времето и мястото и на практика е трудно да се изчислят с точност. Следователно е неизбежно известно опростяване. По принцип пределните разходи могат да бъдат представени чрез средна стойност на променливите разходи.

В някои случаи методът на ценообразуване въз основа на обществените пределни разходи може да има известни недостатъци. Ценообразуването въз основа на обществените пределни разходи не винаги гарантира покритието на разходите за инфраструктурата, в случай на високи фиксирани разходи или сектори със слаб интензитет на трафика. При необходимост могат да бъдат създадени допълнителни методи, които да осигурят финансирането на инфраструктурата съгласно принципа „заплащане от ползвателя“ и интернализацията на външните разходи съгласно принципа „заплащане от замърсяващия околната среда“. Това може също така да допринесе за осигуряването на равнопоставеност между потребителите на транспортни услуги и обществото като цяло. Още повече по отношение на някои разходи като шума, изчисляването на пределните разходи изисква много сложни методи и един прагматичен метод на базата на средна стойност на разходите може да се окаже по-осъществим (вж. техническото приложение⁵).

⁵ SEC(2008) 2207

Техническото приложение предлага обща рамка за изчисляването на външните разходи, произтичащи от задръствания, замърсяване на въздуха, шум и климатични изменения благодарение на установяването на общи принципи и обща методология. Пътно-транспортните произшествия не се разглеждат изрично в настоящия документ (вж. каре 2 в техническото приложение). Интернализацията на външните разходи, произтичащи от пътно-транспортни произшествия следва да се извършва чрез механизми, които отчитат рисковите поведения (скорост, употреба на алкохол) и насърчават корекция на тези поведения. Застрахователните премии, например чрез системата бонус/малус, вече отговарят на това изискване като вземат предвид рисковия профил на водача на МПС, но равнището на премиите е свързано с изплащанията на обезщетения, които обикновено не покриват всички разходи. Въпреки че направената консултация подкрепи евентуално отразяване на разходите в застрахователните премии, такъв подход следва да вземе предвид разликите, които съществуват между държавите-членки и изисква по-задълбочен анализ, по-специално по въпросите на субсидиарността. На този етап анализът не е достатъчно напреднал, за да се предложи инициатива на европейско равнище.

4. СТРАТЕГИЯ ЗА ИНТЕРНАЛИЗАЦИЯ НА ВЪНШНИТЕ РАЗХОДИ ЗА ВСИЧКИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

Ако е възможно установяването на общ принцип за интернализация на външните разходи (ценообразуване въз основа на обществените пределни разходи) и на методология за изчисляване на външните разходи, трудно е да си представим общоприет механизъм за интернализация на външните разходи за всички видове транспорт, които се отличават с различни технологии, различен брой заинтересовани страни, различни съществуващи регулаторни и законодателни рамки и т.н. Същият принцип следва да се приложи с помощта на различни инструменти.

Европа не се занимава за първи път с проблема. Европейският съюз вече предприе мерки, които позволяват интернализацията на външните разходи и допринасят за намаляване на вредите от транспорта. Хармонизацията на данъчното облагане на енергията през 2003 г. беше един важен етап и нейното преразглеждане, предвидено за 2008 г., ще има за цел да бъдат отразени по-добре емисиите на CO₂. Неотдавнашното предложение да се включи въздушният транспорт в схемата за търговия с емисии през 2011 г. е особено важен етап от приноса на транспорта за борбата срещу климатичните изменения.

Резултатите от оценката на въздействието позволяват приспособяването на глобалната стратегия към характеристиките на всеки вид транспорт, както и възможността да се премине на следващ етап.

4.1. Да се даде възможност за интернализация на външните разходи в автомобилния превоз на товари

Автомобилният превоз на товари представлява три четвърти от транспорта на товари и възможността да се интернализират външните разходи би могла да допринесе за намаляването на екологичните разходи с около 1 млрд. евро. Освен това намаляването на трафика намалява времето, прекарано в задръствания и може да допринесе за подобряването на ефикасността на веригата на добавената стойност. Следователно

Комисията предлага да се даде възможност за интернализация на някои външни разходи в автомобилния превоз на товари.

4.1.1. Екологично и разумно ценообразуване: преразглеждане на Директива 1999/62/ЕО (юни 2008 г.)

Директивата от 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили забранява включването на външните разходи в изчисленията на пътните такси. Тя бе изменена през 2006 г. с цел да адаптира таксите към екологичните характеристики на превозните средства. С изключение на планинските зони и само при определени условия, приходите от пътните такси не могат да надвишават разходите за инфраструктурата. Това се отнася и до районите с по-голямо замърсяване или задръстване.

При оценката на въздействието са разгледани различни възможности за интернализация на външните разходи; резултатите показват в каква степен събирането на такси за замърсяване на въздуха, за шума и за задръстванията допринасят за намаляването на външните разходи без това да води до негативни несъразмерни последици за икономиката. Пестенето на време, свързано с намаляването на задръстванията, има положителен принос за икономическата ефективност и за значително намаляване на емисиите на CO₂.

Следователно Комисията предлага Директива 1999/62/ЕО да бъде преразгледана с оглед въвеждането на такси върху външните разходи. Основните точки за преразглеждане касаят: (1) отчитането на външните разходи, произтичащи от замърсяването на въздуха, шума и задръстванията, (2) установяването на механизми за координация на равнището на Общността, както и общ метод и максимални стойности за изчисляването на разходите, (3) използване на приходите в транспортния сектор. Резултатите от общественото допитване са в подкрепа на този метод. От съображения за ефикасност, пътните такси следва да бъдат приспособени към превозните средства, типа пътна мрежа и периода, и следва да бъдат събирани чрез електронни системи за пътно таксуване, които избягват задръстванията пред бариерите за плащане.

4.1.2. Да се улесни интернализацията на външните разходи с помощта на технологията (есен 2008 г.)

Планът за действие относно интелигентна система за транспорт, който ще бъде предложен есента 2008 г., има за цел да насърчи употребата на технологични средства. Комисията ще приеме решенията за въвеждане на оперативна съвместимост на електронните системи за пътно таксуване съгласно Директива 2004/52/ЕО. Тези решения ще осигурят цялата оперативна съвместимост на системите за трите години след приемането на решенията по отношение на определеното на европейските услуги в областта на електронните системи за пътно таксуване.

4.2. Да се насърчи трайното използване на автомобила от страна на гражданите (есен 2008 г.)

Тази тенденция следва да включва и личните автомобили. Принципите на заплащане на такси, предложени в настоящия документ, биха могли да се приложат за личните автомобили. От съображения за субсидиарност, държавите-членки запазват правото си на избор дали да прилагат принципите или не.

Планът за действие относно градската мобилност, който ще бъде предложен през есента на 2008 г., ще проучи начините за подобрене на мобилността на гражданите в градовете и ще обсъди добавената стойност от една евентуална общностна инициатива. Планът е предложен вследствие на възникналия дебат след публикуването на Зелена книга за градския транспорт⁶. Разпространението на различния опит в налагането на такси, приложен в европейските градове, както и създаването на платформа за дискусии могат да допринесат за установяването на най-добрите практики в областта на събирането на такси. Освен това развитието на хармонизирани критерии в областта на ограниченията в градския трафик, както и насърчаването на оперативната съвместимост на технологиите, могат да допринесат за хармонизирането на установяването на политика за интернализация на външните разходи в градските зони в Европа.

Предложението⁷ относно данъчното облагане на леките автомобили се обсъжда в момента в Съвета. Това предложение предвижда реструктуриране на съществуващите данъци с цел да се вземат предвид емисиите на CO₂. Предложението на Комисията включва три основни мерки: премахване на таксата за регистрация, създаването на система за възстановяване на таксата за регистрация и реструктурирането на основата на таксата за регистрация и на годишната такса за движение с цел да се свърже изцяло или частично с емисиите на CO₂.

4.3. Към интернализация на външните разходи при другите видове транспорт

Европейският съюз не трябва да спира дотук. Другите видове транспорт също играят роля в подобряването на качеството на живот на гражданите. Всеки вид транспорт е изправен пред специфични за него предизвикателства: шумът в железопътния транспорт, замърсяването на въздуха и климатичните изменения в морския транспорт, шумът, замърсяването на въздуха и климатичните изменения във въздушния транспорт. Интернализацията на външните разходи позволява също така да се използват най-подходящите инструменти за насърчаването на потребителите към по-трайни поведения.

Оценката на въздействието предвижда също различни варианти за интернализация на външните разходи при другите видове транспорт. Политическите варианти предвиждат интернализация на екологичните разходи — замърсяване на въздуха и шум — както и на разходите, свързани с климатичните изменения. Една такава стратегия би имала положително въздействие за намаляване на вредите.

4.3.1. Железопътен транспорт (2008 г.)

Директива 2001/14/ЕО позволява интернализацията на външните разходи. Въпреки това ако интернализацията на външните разходи води до увеличение на приходите на управителя на инфраструктурата, директивата допуска интернализация само при условие, че се наблюдава увеличение на приходите и при другите конкурентни видове транспорт. Следователно преразглеждането на Директива 1999/62/ЕО ще даде възможност за интернализация на външните разходи в автомобилния транспорт, който конкурира железопътния транспорт.

⁶ Зелена книга. „Към нова култура за градска мобилност“ (септември 2007 г.). Достъпна на http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm

⁷ COM(2005) 261. Предложение за директива относно данъчното облагане на леките автомобили.

Шумът остава основен проблем в железопътния транспорт. Заедно с настоящото съобщение, Комисията публикува съобщение относно насърчителните мерки за намаляване на шума и би могла да предложи законодателни мерки в тази насока преди края на 2008 г., по време на преразглеждането на първия пакет с мерки по отношение на железопътния транспорт.

4.3.2. Въздушен транспорт (края на 2008 г.)

Въздушният транспорт вече започна да допринася за тази програма. Тъй като емисиите, произтичащи от въздушния транспорт се увеличават особено бързо, Комисията предложи емисиите на CO₂, произтичащи от въздушния транспорт, да бъдат включени в Европейската схема за търговия с емисии (ETS) от 20 декември 2006 г. В този контекст, считано от 2011 г. или 2012 г., операторите на въздухоплавателни средства ще трябва да възстановят квотите за покритие на емисиите им съгласно принципа „заплащане от замърсяващата околната среда“. Това предложение за директива покрива полетите между държавите-членки, както и всички други пристигащи и заминаващи полети в рамките на ЕС; предложението определя таван на емисиите, който съответства на 100 % за референтния период 2004—2006 г.

Имайки предвид, че въздействието на въздушния транспорт върху климатичните изменения надхвърля ефекта от емисиите на CO₂, Комисията оповести намерението си от сега нататък да следи емисиите на други парникови газове и по-специално тези на азотен оксид (NO_x). Комисията изготвя друго предложение, което има за цел да намали емисиите на азотен оксид и което ще бъде представено до края на 2008 г.

На 24 януари 2007 г. Комисията предложи директива за летищните такси. Предложението получи добри отзиви в Съвета и Парламента. Поправките предлагат включването на адаптация на тарифите в зависимост от екологичните щети.

4.3.3. Морски транспорт (2009 г.)

Вследствие на развитието на морския транспорт през последните години се наблюдава увеличение на емисиите на CO₂. В заключенията си от март 2007 г., Европейският съвет предлага да се предприемат мерки по отношение на емисиите, произтичащи от дейностите на международния морски транспорт. Комисията иска да включи морския сектор в споразумението за след 2012 г. относно превенцията на климатичните изменения и иска също така Международната морска организация (ММО) да представи през 2009 г. план за действие за намаляване на емисиите на парникови газове. При липса на достатъчен прогрес от страна на ММО, Комисията ще предложи мерки на европейско равнище, които ще имат за цел между възможните варианти включването на морския сектор в Европейската схема за търговия с емисии.

4.3.4. Плавателни пътища

Съобщението относно програмата Naiades предвиждаше интернализация на външните разходи за всички видове транспорт с краен срок 2013 г. Съобщението припомня, че подобен подход би могъл да активизира вътрешния воден транспорт и би позволил финансирането на проекти за развитие на инфраструктурата в областта. Резултатите от оценката на въздействието показват, че подобна стратегия би имала положителен ефект върху плавателните пътища, които в зависимост от тяхната енергийна ефективност на

транспортиран тон/километър, биха били облагодетелствани от една добре обмислена политика за различните видове транспорт.

4.4. Да се използват приходите от интернализацията на външните разходи за удължаване на трайността на транспорта

Използването на приходите от интернализацията на външните разходи трябва да отчете в общностна перспектива предимствата от дейността, свързана с международния трафик. В много случаи приходите от интернализацията на външните разходи са от този трафик. Делът на международния автомобилен транспорт спрямо автомобилния транспорт в Европа възлиза на близо една четвърт. В седем държави-членки, това съотношение възлиза дори на повече от половината (дори 74 % в Белгия, 76 % в Люксембург, 85 % в Естония). Ако приходите не се използват в транспортния сектор, всяка държава-членка може да използва приходите от интернализацията на външните разходи по собствено усмотрение без да взема под внимание предимствата на една устойчива мобилност на равнището на Общността.

За да се постигне трайност на транспорта се изискват големи усилия в областта на изследователската дейност, обновяването, инвестициите в природосъобразни инфраструктурни материали, развитието на обществения транспорт, т.н. Списъкът е дълъг и изисква трайни усилия от страна на държавите-членки. Освен това развитието на трансевропейските пътни мрежи изисква значителни инвестиции, особено за проектите, определени като приоритетни от ЕС. Също така приходите от интернализацията на външните разходи трябва да бъдат използвани в транспортния сектор и за намаляване на външните разходи, винаги на базата на проучвания за съотношението между разходите и ползите или подобни анализи, които да гарантират, че избраните начини на използване максимизират нетните печалби на обществото. Предложението за преразглеждане на Директива 1999/62/ЕО има за цел такъв подход.

5. СЛЕДВАЩИ СЪПЪКИ

Комисията насърчава държавите-членки да ползват предложената обща рамка. Автомобилният транспорт е предмет на законодателно предложение, което се съдържа в пакета от мерки, предложен в настоящото съобщение.

Комисията ще направи равностметка на предприетите действия през 2013 г. и ще направи отчет за постигнатия напредък в областта на интернализацията на външните разходи. Оценката на външните разходи ще бъде актуализирана като се вземат предвид изследователските дейности и научните трудове в областта. При необходимост и в зависимост от постигнатия напредък, други външни разходи, като биологичното разнообразие, разходите, свързани с природата и пейзажите, или заемането на пространство, могат да бъдат включени в анализа.