

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 8.7.2008
COM(2008) 435 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer

{SEC(2008) 2207}

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer

1. INLEIDING: STREVEN NAAR DUURZAAM VERVOER

De internalisering van de externe kosten maakt deel uit van een pakket maatregelen voor duurzamer vervoer. Ook vervoer moet een bijdrage leveren tot de realisatie van de prioriteiten van de Commissie: duurzame ontwikkeling en behoud van het Europese concurrentievermogen.

In 2006 heeft de wetgever de Commissie gevraagd “een algemeen toepasbaar, transparant en begrijpelijk model” te ontwikkelen voor de berekening van de externe kosten.

“Uiterlijk op 10 juni 2008 dient de Commissie, na alle opties betreffende kosten in verband met milieu, lawaai, congestie en gezondheid te hebben onderzocht, een algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model in voor de beoordeling van alle externe kosten, dat dient als grondslag voor de berekening van infrastructuurheffingen in de toekomst. Dit model gaat vergezeld van een analyse van de gevolgen over de doorberekening van externe kosten voor alle soorten vervoer en een strategie voor een stapsgewijze toepassing van het model voor alle soorten van vervoer.

Verslag en model gaan zo nodig vergezeld van voorstellen aan het Europees Parlement en de Raad voor verdere herziening van deze richtlijn.” (Richtlijn 2006/38/EG)

Dit initiatief is niet nieuw. De Europese Commissie wijst er sinds jaren op dat er behoefte is aan **een doelmatiger tarifiering van het vervoer, die beter overeenstemt met de reële kosten van dat vervoer**¹. Vervoer veroorzaakt hinder die maatschappelijke en economische kosten met zich meebrengt. Doel van de internalisering van de externe kosten is een correct prijspeil vast te stellen zodat gebruikers de reële kosten die zij veroorzaken, dragen en ertoe worden aanzet hun gedrag te wijzigen om die kosten zoveel mogelijk te drukken.

De Europese Unie moet maatregelen nemen. Uit de resultaten van de effectbeoordeling² blijkt dat wanneer niets wordt ondernomen de milieukosten (luchtverontreiniging, CO₂) in 2020

¹ In het in 1995 gepubliceerde Groenboek van de Commissie met als titel “Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer”, in het Witboek van de Commissie van 1998: “Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU” en in het Witboek van de Commissie van september 2001: “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” wordt benadrukt dat de verschillende kosten voor het gebruik van de infrastructuur slechts gedeeltelijk worden doorgerekend aan de gebruikers en ongelijk worden verdeeld tussen de verschillende gebruikers. Dit onderwerp kwam opnieuw ter sprake bij de tussentijdse evaluatie van het jongste Witboek in 2006. De Commissie heeft zich er toen toe verbonden op grond van de richtlijn inzake rekeningrijden een methodologie voor de vaststelling van de infrastructuurheffingen te ontwikkelen.

² Effectbeoordeling inzake de internalisering van externe kosten – SEC(2008) 2208.

zouden oplopen tot 210 miljard euro. Voorts zouden weggebruikers op een kwart van het Europese wegennet met files worden geconfronteerd.

2. DOEL VAN DE INTERNALISERING: INTELLIGENTERE PRIJZEN

2.1. De door vervoer veroorzaakte kosten in rekening brengen

Gebruikers van vervoer betalen de kosten die rechtstreeks verband houden met het gebruik van hun vervoermiddel (brandstof, verzekering, enz.). Die kosten worden als *private kosten* beschouwd omdat ze rechtstreeks door de gebruiker worden betaald. Wie zich met de auto verplaatst, zorgt ook voor hinder en veroorzaakt maatschappelijke kosten, die hij niet rechtstreeks ten laste neemt (*externe kosten*), bijvoorbeeld tijdverlies voor andere bestuurders door files, gezondheidsproblemen door geluid en luchtverontreiniging en, op lange termijn, de effecten van broeikasgasemissies op het klimaat. Die kosten zijn een reëel gegeven, ook al hebben ze niet altijd een expliciete marktwaarde: uitgaven voor politie en beheer van de infrastructuur, uitgaven voor ziekenhuizen en gezondheidszorg, daling van de levenskwaliteit. Meestal worden die kosten gedragen door de samenleving en de inwoners. De som van de private en de externe vervoerskosten zijn de *sociale kosten* van het vervoer. Alleen een prijs waarbij alle door de vervoersgebruiker gegenereerde sociale kosten worden doorberekend, zal helpen dat signaal te geven en een correcte tegenprestatie vormen voor de gebruikte diensten en schaarse middelen.

Om van een doelmatig prijssignaal te kunnen spreken, moet de vervoersgebruiker gevoelig zijn voor de prijs. In een aantal gevallen is dat door omstandigheden niet het geval: ontbreken van geloofwaardige alternatieven, onvoldoende concurrentie binnen één vervoerswijze, onvoldoende stimulansen om te innoveren of te investeren in schone voertuigen, enz. Internalisering is derhalve een noodzakelijke stap maar moet gepaard gaan met andere maatregelen om de elasticiteit van de vraag te vergroten en ze met name gevoeliger te maken voor prijsschommelingen, om bepaalde diensten aantrekkelijker te maken of om technologische innovatie te versnellen. Om de externe kosten te drukken moet een strategie worden ontwikkeld die, naast de internalisering van de externe kosten, nog andere maatregelen omvat: beschikbaar stellen van infrastructuur, aanmoedigen van technologische innovatie, concurrentiebeleid, regelgeving en vaststelling van normen.

2.2. Het juiste economische instrument voor elke vorm van externe kosten

In de praktijk zijn de belangrijkste economische instrumenten om externe kosten te internaliseren heffingen, tolgelden (of gebruiksrechten) en, onder bepaalde voorwaarden³, de handel in emissierechten. Die instrumenten worden naargelang van de vervoerswijze en de kosten nu reeds in verschillende mate gebruikt. In de effectbeoordeling⁴ inzake de internalisering van de externe kosten wordt voor elke vervoerswijze een overzicht gegeven van de bestaande situatie op het gebied van tolgelden, heffingen en emissierechten.

³ Op grond van Richtlijn 2003/87/EEG worden minstens 90% van de aan lidstaten toegewezen CO₂-quota gratis toegekend. Om de emissierechten te internaliseren, dienen de emissie-autoriteiten ze te verkopen tegen een prijs die bijvoorbeeld overeenstemt met de externe kosten. In januari 2008 heeft de Commissie voorgesteld (COM(2008)16 definitief) een veilingstelsel in te voeren om het principe “de vervuiler betaalt” toe te passen. Het veilingstelsel zal geleidelijk worden ingevoerd. In 2013 zou ten minste twee derde van de totale hoeveelheid emissierechten via een veiling worden toegewezen.

⁴ SEC(2008) 2208.

Elke categorie externe kosten bezit specifieke kenmerken waarvoor aangepaste economische instrumenten moeten worden gehanteerd. Bepaalde externe kosten zijn gekoppeld aan het gebruik van infrastructuur en zijn tijds- en plaatsafhankelijk. Dat geldt voor congestie, luchtverontreiniging, geluid en ongevallen, kosten met een sterke lokale dimensie en die variëren naargelang de periode, de plaats en de aard van het netwerk. Gedifferentieerde heffingen invoeren is de beste manier om rekening te houden met die verschillen. Waarom zou een gebruiker die tijdens de daluren rijdt of gebruik maakt van alternatieve routes overigens even veel moeten betalen dan iemand die zich tijdens de spits verplaatst of gebruik maakt van reeds verzadigde wegen? Op dit wordt een schoon voertuig evenveel belast dan een vervuilend en lawaaiërig exemplaar.

De effecten van de klimaatverandering zijn daarentegen niet van lokale aard. De uitstoot van CO₂ en broeikasgasemissies in het algemeen is niet afhankelijk van de plaats of de tijd, maar wordt bepaald door het brandstofverbruik. In plaats van gedifferentieerde heffingen, is er veeleer behoefte aan een instrument dat rechtstreeks is gekoppeld aan het verbruik, zoals de brandstofbelasting of een regeling voor de handel in CO₂-emissierechten.

2.3. De goede werking van de interne markt vrijwaren

De bescherming van de interne markt is een basisbeginsel van de Unie. In die zin dienen excessieve tarieven, die het vrije verkeer zouden belemmeren of, door hun effecten op het transitieverkeer, negatieve gevolgen zouden hebben voor andere regio's, te worden vermeden. Om een fragmentering van de markt te voorkomen, moeten de beginselen van de internalisering op Europees niveau worden vastgesteld. Tegelijk is het belangrijk rekening te houden met de plaatselijke aard van bepaalde externe kosten en moet een goed evenwicht worden gevonden tussen een communautaire en een lokale benadering.

De vaststelling van **gemeenschappelijke beginselen** voor alle lidstaten moet discriminatie uitsluiten en de transparantie van de markt waarborgen. Door een gemeenschappelijke methodologie te ontwikkelen kan worden voorkomen dat de aangerekende tarieven niet evenredig zijn met de reële externe kosten. Ten slotte zorgt een monitoringsysteem ervoor dat het proces voor alle actoren duidelijk en efficiënt blijft.

3. ALGEMENE BEGINSELEN VOOR DE INTERNALISERING VAN EXTERNE KOSTEN: EEN PRIJS OP BASIS VAN DE MARGINALE MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN

Om een correct signaal aan gebruikers van vervoersdiensten te geven, mogen prijzen niet tot een excessief gebruik van middelen leiden en geen nadelige impact hebben op het vervoer en uiteindelijk op de economie. In de economische literatuur wordt het evenwicht omschreven als **“de marginale maatschappelijke kostprijs”, die als algemeen principe voor de internalisering van externe kosten naar voren wordt geschoven.**

Dit betekent dat de vervoersprijs gelijk zou moeten zijn aan de extra kosten die op korte termijn worden veroorzaakt door één extra gebruiker van de infrastructuur. In theorie zouden die extra kosten de kosten van de gebruiker en de externe kosten moeten dekken. Een tarief op basis van de marginale maatschappelijke kosten leidt op die manier tot een efficiënt gebruik van de bestaande infrastructuur. Bovendien zorgt een dergelijke prijszetting, waarbij elke gebruiker betaalt voor de extra maatschappelijke kosten die hij veroorzaakt, voor een billijke verdeling van de kosten tussen de gebruikers en de niet-gebruikers van vervoersdiensten en voor een rechtstreekse band tussen de aanwending van publieke middelen en de betaling op

grond van de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt”. Dit kan echter alleen wanneer de vervuiler geen compensaties geniet die de eventuele effecten van de internalisering teniet doen.

De marginale kosten zijn echter afhankelijk van het tijdstip en de plaats en in de praktijk is het moeilijk die marginale kosten exact te berekenen. Een zekere vereenvoudiging is noodzakelijk. In het algemeen kan een gemiddelde van de variabele kosten worden opgenomen in de marginale kosten.

In sommige gevallen stuit de tarifiering op basis van de marginale kosten op een aantal beperkingen. Wanneer de vaste kosten hoog liggen of in sectoren met een bescheiden verkeersvolume is het niet altijd mogelijk de infrastructuurkosten te dekken. Zo nodig kunnen voor de financiering van de infrastructuur aanvullende pistes worden gevolgd op grond van het “de gebruiker betaalt”-beginsel en de internalisering van de externe kosten op basis van het “de vervuiler betaalt”-principe. Dit kan helpen een evenwicht tot stand te brengen tussen de gebruikers van vervoersdiensten en de maatschappij. De berekening van marginale kosten, zoals bijvoorbeeld kosten van geluidshinder, vergt soms een bijzonder complexe methodologie. Een pragmatische aanpak waarbij een gemiddelde kostprijs wordt gehanteerd is wellicht realistischer (zie de technische bijlage⁵).

In de technische bijlage wordt een gemeenschappelijk kader voorgesteld voor de berekening van de externe kosten van congestie, luchtverontreiniging, geluidshinder en klimaatverandering op basis van gemeenschappelijke beginselen en een gemeenschappelijke methodologie. Ongevallen worden in dit document niet expliciet meegenomen (zie kader 2 van de technische bijlage). De internalisering van de externe kosten van ongevallen zou moeten gebeuren via mechanismen om risicogedrag in rekening te brengen (snelheid, rijden onder invloed) en een gedragswijziging te stimuleren. Via de bonus/malusregeling, waarbij rekening wordt gehouden met het risicoprofiel van de bestuurder, beantwoorden de verzekeringspremies reeds aan die vereiste maar de premie hangt samen met de schadevergoeding, die meestal niet alle kosten dekt. Hoewel tijdens de raadplegingsprocedure is gebleken dat men het ermee eens is dat de kosten moeten worden doorberekend in de verzekeringspremies, moet bij een dergelijke maatregel rekening worden gehouden met de bestaande verschillen tussen de lidstaten en is er behoefte aan een grondiger analyse ten aanzien van het subsidiariteitsvraagstuk. Deze denkpiste is echter nog niet rijp om in Europese maatregelen te worden omgezet.

4. STRATEGIE VOOR DE INTERNALISERING VAN DE EXTERNE KOSTEN VAN ALLE VERVOERSWIJZEN

Terwijl een algemeen beginsel kan worden ontwikkeld voor de internalisering van externe kosten (prijs op basis van de marginale maatschappelijke kosten) alsmede een methodologie om de externe kosten te berekenen, blijft het moeilijk voor alle vervoerswijzen een universeel mechanisme te ontwikkelen voor de internalisering van de kosten. De gebruikte technologieën, het aantal betrokken actoren, het regelgevingskader, enz. verschillen voor elke vervoerswijze. Hetzelfde principe moet worden toegepast met gedifferentieerde instrumenten.

⁵ SEC(2008) 2207.

De EU vertrekt niet vanaf nul. De Unie heeft reeds maatregelen genomen om de kosten te internaliseren en de schadelijke effecten te beperken. De harmonisering van de energiebelastingen in 2003 vormde een belangrijke stap en bij de herziening daarvan in 2008 zal worden getracht beter rekening te houden met de CO₂-uitstoot. Ook het recente voorstel om de luchtvaart tegen 2011 op te nemen in de regeling voor de handel in emissierechten is een belangrijke stap om de vervoerssector te betrekken bij de strijd tegen de klimaatverandering.

De resultaten van de effectbeoordeling laten toe de algemeen strategie af te stemmen op de specifieke kenmerken van elke vervoerswijze en verdere stappen te nemen.

4.1. De mogelijkheid creëren om de kosten van het goederenvervoer over de weg te internaliseren

Het goederenvervoer over de weg vertegenwoordigt drie vierde van het totale goederenvervoer. Door ervoor te zorgen dat de externe kosten kunnen worden geïnternaliseerd, kunnen de milieukosten met ongeveer 1 miljard worden verminderd ten opzichte van een situatie waarin niet wordt ingegrepen. Sterker nog, door de congestie terug te dringen, gaat minder tijd verloren in files en verbetert de efficiëntie van de meerwaardenketen. De Commissie wenst derhalve de mogelijkheid te bieden bepaalde externe kosten door te berekenen in de prijs van het goederenvervoer over de weg.

4.1.1. Intelligente en groene tarieven: herziening van Richtlijn 1999/62/EG (juni 2008)

Op grond van de richtlijn van 1999 betreffende het in rekening brengen van infrastructuurkosten aan zware vrachtwagens was het verboden externe kosten door te berekenen in de tolgelden. In 2006 is de richtlijn gewijzigd en werden de tarieven gekoppeld aan de milieuprestaties van de vrachtwagens. Behalve voor infrastructuur in bergachtige gebieden en onder bepaalde voorwaarden, mogen de tolgelden niet hoger liggen dan de infrastructuurkosten. Dit geldt zelfs in regio's die worden geconfronteerd met sterke congestie of verontreiniging.

In de effectbeoordeling zijn verschillende mogelijkheden onderzocht om de externe kosten te internaliseren: uit de resultaten blijkt dat het in rekening brengen van de luchtverontreiniging, geluidshinder en congestie tot een daling van de externe kosten leidt en geen buitensporige negatieve impact op de economie met zich meebrengt. De tijdwinst door de afname van de congestie zorgt voor een grotere economische efficiëntie en voor een sterke daling van de CO₂-uitstoot.

De Commissie stelt derhalve voor Richtlijn 1999/62/EG te herzien zodat de externe kosten in rekening kunnen worden gebracht. Die herziening heeft met name betrekking op: 1) het in rekening brengen van de externe kosten van luchtverontreiniging, geluidshinder en congestie, 2) het instellen van communautaire coördinatiemechanismen met een gemeenschappelijke methode en maxima voor de berekening van de kosten, 3) de besteding van de inkomsten uit vervoer. Deze elementen sporen met de resultaten van de publieke raadpleging. Ter wille van de efficiëntie moeten de tolgelden worden afgestemd op het type voertuig, de aard van de weg en het tijdstip waarop wordt gereden en moet de tol via elektronische weg worden geïnd om files bij de tolstations te vermijden.

4.1.2. *De internalisering faciliteren dankzij technologie (herfst 2008)*

In het actieplan betreffende een intelligent vervoerssysteem dat in de herfst van 2008 zal worden voorgesteld, wordt gestreefd naar een groter gebruik van technologische middelen. Overeenkomstig Richtlijn 2004/52/EG neemt de Commissie de nodige besluiten met betrekking tot de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingsystemen. Deze besluiten dienen ervoor te zorgen dat de volledige interoperabiliteit van die systemen uiterlijk drie jaar na de besluiten tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst wordt gewaarborgd.

4.2. Aansporen tot een duurzamer autogebruik (herfst 2008)

Personenwagens mogen hierbij niet over het hoofd worden gezien. Het kan nuttig zijn de hier geschetste beginselen inzake tarifiering ook op personenwagens toe te passen. Gelet op het subsidiariteitsbeginsel, zijn de lidstaten vrij die beginselen al dan niet toe te passen op auto's.

In het voor de herfst van 2008 aangekondigde actieplan inzake stedelijke mobiliteit wordt nagegaan hoe de mobiliteit in de steden kan worden verbeterd en welke toegevoegde waarde Europese maatregelen kunnen bieden. Dit plan volgt op een grootschalig debat na de publicatie van het Groenboek stedelijk vervoer⁶. De uitwisseling van ervaringen met in verschillende Europese steden ingevoerde systemen van rekeningrijden en de ontwikkeling van een discussieplatform kunnen bijdragen tot de aanwijzing van beste praktijken op het gebied van rekeningrijden. Voorts kunnen de ontwikkeling van geharmoniseerde criteria inzake stedelijke verkeersbeperkingen en het bevorderen van de interoperabiliteit van de technologieën bijdragen tot een uniform beleid inzake de internalisering van de externe kosten in de Europese steden.

Ten slotte wordt het voorstel⁷ betreffende de belasting van personenauto's op dit moment in de Raad besproken. Dit voorstel voorziet in een herstructurering van de bestaande belastingen teneinde rekening te houden met de CO₂-uitstoot. Het voorstel van de Commissie omvat drie belangrijke maatregelen: de afschaffing van de registratiebelasting, de instelling van een systeem voor de restitutie van registratiebelasting en de herstructurering van de grondslag van de registratie- en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting, die volledig of gedeeltelijk op CO₂ zou worden gebaseerd.

4.3. Strategie voor de internalisering van de externe kosten van de overige vervoerswijzen

De Europese Unie moet evenwel een stap verder gaan. Ook de andere vervoerswijzen moeten een bijdrage leveren tot een betere levenskwaliteit van de Europeaan. Elke vervoerswijze staat voor een specifieke uitdaging: terugdringen van de geluidshinder bij het spoor, luchtverontreiniging en de klimaatverandering in de scheepvaart, geluidshinder, luchtverontreiniging en de klimaatverandering in de luchtvaart. De internalisering van de externe kosten biedt de mogelijkheid gebruik te maken van de meest gepaste instrumenten om de gebruikers tot duurzamer gedrag aan te sporen.

⁶ Groenboek: "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" (september 2007). Zie: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm

⁷ COM(2005) 261. Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de belasting van personenauto's.

In de effectbeoordeling zijn tevens verschillende opties onderzocht om de externe kosten van andere vervoerswijzen te internaliseren. Beleidsopties die werden onderzocht, zijn de internalisering van de milieukosten – luchtverontreiniging en geluidshinder – en de kosten van de klimaatverandering. Dergelijke maatregelen zouden helpen om de hinder te beperken.

4.3.1. Spoorvervoer (2008)

Richtlijn 2001/14/EG biedt de mogelijkheid de externe kosten te internaliseren. Op grond van de richtlijn mag de internalisering niet tot een toename van de inkomsten van de infrastructuurbeheerders leiden, tenzij ook de tarieven van de concurrerende vervoerswijzen stijgen. Bij de herziening van Richtlijn 1999/62/EG zal de mogelijkheid om de externe kosten te internaliseren ook worden gecreëerd in het wegvervoer, dat een concurrent vormt van het spoorvervoer.

De strijd tegen geluidshinder is een belangrijke uitdaging voor het spoorvervoer. Samen met deze mededeling publiceert de Commissie een mededeling over stimulerende maatregelen om de geluidshinder te beperken. Voorts onderzoekt zij in het kader van de herschikking van het eerste spoorwegpakket de mogelijkheid vóór eind 2008 wetgevende maatregelen te nemen.

4.3.2. Luchtvaart (eind 2008)

De luchtvaart heeft in dit kader reeds inspanningen geleverd. Gelet op de snelle toename van de CO₂-uitstoot door vliegtuigen heeft de Commissie op 20 december 2006 voorgesteld de CO₂-uitstoot door de luchtvaart op te nemen in de Europese regeling voor de handel in emissierechten (ETS). In dit verband zullen vliegtuigexploitanten vanaf 2011 of 2012 rechten moeten afstaan op basis van het beginsel "de vervuiler betaalt". Dit voorstel voor een richtlijn geldt voor intracommunautaire vluchten, maar ook voor alle vluchten van of naar een luchthaven in de EU. In de richtlijn is een emissieplafond vastgesteld, namelijk 100% van de referentieperiode 2004-2006.

Aangezien de impact van de luchtvaart op de klimaatverandering verder reikt dan de uitstoot van CO₂, heeft de Commissie reeds aangekondigd dat zij ook maatregelen zal nemen om de uitstoot van andere broeikasgassen, met name stikstofdioxide (NO_x), aan te pakken. Vóór eind 2008 zal de Commissie een voorstel indienen om de NO_x-uitstoot te drukken.

Ten slotte heeft de Commissie op 24 januari 2007 een richtlijn inzake luchthavengelden voorgesteld. De Raad en het Parlement hebben dit voorstel gunstig onthaald. Er zijn amendementen ingediend om de tarieven afhankelijk te maken van de veroorzaakte milieuschade.

4.3.3. Scheepvaart (2009)

Door de groei van de scheepvaart is de CO₂-uitstoot door schepen de jongste jaren toegenomen. In de besluiten van de Europese Raad van maart 2007 wordt voorgesteld maatregelen te nemen om de emissies door de internationale scheepvaart terug te dringen. De Commissie wenst de scheepvaart op te nemen in de post-2012-overeenkomst inzake de strijd tegen de klimaatverandering en vraagt de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 2009 acties op te zetten om de emissie van broeikasgassen te verminderen. Indien de IMO niet voldoende vooruitgang zou boeken, zal de Commissie maatregelen op Europees niveau voorstellen en onderzoeken of de scheepvaart kan worden opgenomen in de Europese regeling voor de handel in emissierechten.

4.3.4. Waterwegen

In de mededeling over het NAIADES-actieplan wordt de internalisering van de externe kosten voor alle vervoerswijzen tegen 2013 vooropgesteld. Volgens de mededeling zou dit een heropleving van de binnenvaart kunnen teweegbrengen en middelen genereren om een aantal infrastructuurprojecten te financieren. Uit de resultaten van de effectbeoordeling blijkt dat de binnenvaart, gelet op haar energie-efficiëntie per vervoerde ton/km, baat zou hebben bij een internalisering van de externe kosten mits een doordacht intermodaal beleid wordt gevoerd.

4.4. De inkomsten uit de internalisering gebruiken om het vervoer duurzamer te maken

Bij de aanwending van de inkomsten uit de internalisering dient vanuit communautair oogpunt rekening te worden gehouden met de voordelen van internationale vervoersactiviteiten. In vele gevallen zijn de inkomsten uit internalisering afkomstig van internationaal vervoer. Het internationaal wegvervoer vertegenwoordigt ongeveer één vierde van het wegvervoer in Europa. In zeven lidstaten is internationaal vervoer goed voor meer dan de helft (zelfs 74% in België, 76% in Luxemburg, 85% in Estland). Zonder toewijzing van de inkomsten uit vervoer zou elke lidstaat geneigd kunnen zijn de inkomsten uit de internalisering voor zijn eigen welzijn aan te wenden zonder rekening te houden met de voordelen van duurzame mobiliteit vanuit communautair perspectief.

Om tot duurzaam vervoer te komen zijn er enorme behoeften op het gebied van onderzoek, innovatie, investeringen in milieuvriendelijker infrastructuurmaterialen, de ontwikkeling van openbaar vervoer, enz. De lijst is lang en vergt een volgehouden inspanning van de lidstaten. Ook voor de ontwikkeling van de trans-Europese vervoersnetten zijn aanzienlijke bedragen nodig, vooral voor de door de Unie als prioriteit aangemerkte projecten. De inkomsten uit de internalisering moeten worden geïnvesteerd in de vervoerssector en in een vermindering van de externe kosten, telkens op basis van kosten-batenanalyses of gelijkwaardige studies waardoor wordt gewaarborgd dat de geïnvesteerde middelen de maatschappij netto een maximale winst opleveren. Het voorstel tot herziening van Richtlijn 1999/62/EG sluit aan bij deze betrachting.

5. VOLGENDE STAPPEN

De Commissie moedigt de lidstaten aan het voorgestelde kader in de praktijk toe te passen. In het kader van dit maatregelenpakket wordt voor het wegvervoer een wetgevingsvoorstel ingediend.

De Commissie zal in 2013 een evaluatie van deze maatregelen maken en onderzoeken welke voortgang er is geboekt op het gebied van internalisering. Rekening houdend met de resultaten van wetenschappelijk onderzoek zal de analyse van de externe kosten worden geactualiseerd. Indien nodig en rekening houdend met de geboekte vooruitgang, zullen andere externe kosten, zoals kosten in verband met biodiversiteit, natuur- en landschapskosten en ruimtebeslag, worden meegenomen in de analyse.