

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 8.7.2008
COM(2008) 435 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EKONOMSKO-
SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Strategija za izvajanje interiorizacije zunanjih stroškov

{SEC(2008) 2207}

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Strategija za izvajanje interiorizacije zunanjih stroškov

1. UVOD: ZA TRAJNOSTNI PROMET

Interiorizacija zunanjih stroškov se vključuje v „paket“ pobud, katerega namen je povečati trajnostni vidik prometa. Danes je bistvenega pomena, da promet prispeva h glavnima prednostnima nalogama Komisije, in sicer k trajnostnemu razvoju in ohranjanju konkurenčnosti v Evropi.

Leta 2006 je zakonodajalec od Komisije zahteval, da sestavi „splošno uporaben, pregleden in skladen model“ ocenjevanja zunanjih stroškov.

„Komisija po preučitvi vseh alternativ, vključno s stroški, povezanimi z okoljem, hrupom, zastoji in zdravjem, najpozneje do 10. junija 2008 predloži splošno uporaben, pregleden in skladen model za ocenjevanje vseh zunanjih stroškov, ki bo osnova za izračunavanje infrastrukturnih dajatev v prihodnosti. Ta model spremljata analiza učinkov interiorizacije zunanjih stroškov za vse načine prevoza in strategija za postopno uporabo tega modela za vse vrste prevoza.

Poročilo in model po potrebi spremljajo predlogi Evropskega parlamenta in Sveta za nadaljnji pregled te direktive“ (Direktiva 2006/38/ES).

Projekt ni nov. Evropska komisija že nekaj let poudarja potrebo **po učinkovitejšem sistemu pristojbin za promet, ki bo bolje odražal resnični strošek prometa**¹. Promet ima negativne posledice, ki družbi in gospodarstvu povzročajo stroške. Namen interiorizacije zunanjih stroškov je dati pravo povratno informacijo o ceni, tako da bodo uporabniki krili stroške, ki jih povzročajo, kar bi jih spodbudilo k spremembi vedenja, da bi te stroške zmanjšali.

Evropska unija mora ukrepati. Če v prihodnjih letih ne bomo ukrepali, bi lahko glede na rezultate ocene učinka² okoljski stroški (onesnaževanje zraka, CO₂) leta 2020 znašali 210 milijard EUR. Državljeni in podjetja bi se tudi na več kot četrtini evropskega cestnega omrežja soočali z zastoji.

¹ Zelena knjiga Komisije z naslovom „K primernim in učinkovitim pristojbinam v prometu“, sprejeta leta 1995, bela knjiga Komisije „Pravične cene za uporabo infrastrukture: postopni pristop k oblikovanju skupnega okvira na področju pristojbin za prometne infrastrukture v EU“, sprejeta leta 1998, in bela knjiga Komisije „Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev“, sprejeta septembra 2001, obravnavajo dejstvo, da se samo del stroškov uporabe prometne infrastrukture prenese na uporabnike in zlasti, da so ti stroški med uporabnike nepravilno razdeljeni. Tema je bila ponovno obravnavana ob vmesnem pregledu zadnje bele knjige leta 2006, ob katerem se je Komisija zavezala, da bo predlagala metodologijo v zvezi s pristojbinami za uporabo infrastrukture, ki bo temeljila na direktivi o „cestnih pristojbinah“.

² Presoja vpliva na interiorizacijo zunanjih stroškov – SEC(2008) 2208.

2. KAJ PRIČAKUJEMO OD INTERIORIZACIJE: INTELIGENTNEJŠE CENE

2.1. Upoštevanje prevoznih stroškov

Udeleženci v prometu imajo stroške, ki so neposredno vezani na uporabo prevoznega sredstva (gorivo, zavarovanje itn.) Stroški se štejejo za *zasebne*, ker jih neposredno plača uporabnik. Vendar pa udeleženec v prometu povzroča tudi negativne posledice, ki predstavljajo strošek za družbo, kot so zamude ostalih udeležencev v prometu zaradi zastojev, zdravstvene težave zaradi hrupa in onesnaževanja zraka, dolgoročne posledice emisij toplogrednih plinov na podnebne spremembe; udeleženec teh stroškov ne krije neposredno (*zunanj* stroški). Gre za dejanske stroške, čeprav nimajo vedno eksplicitne tržne vrednosti: izdatki policije in upravljanja infrastrukture, bolnišnični stroški in izdatki javnega zdravja, znižanje kakovosti življenja. Te stroške ponavadi krije država in njeni državljani. Znesek zasebnih in zunanjih stroškov predstavlja *družbeni* strošek prometa. Samo cena, ki bo temeljila na družbenih stroških udeleženca v prometu, bo lahko dala pravilno povratno informacijo in bo upoštevala uporabljene storitve in porabo redkih virov.

Da pa bo povratna informacija o ceni učinkovita, mora biti udeleženec v prometu občutljiv na ceno. Včasih to ni mogoče zaradi posebnih razlogov, kot so odsotnost verodostojnih alternativ, nezadostna konkurenčnost na področju posameznega načina prevoza, nezadostno spodbujanje inovativnosti in uporabe čistih vozil itn. Interiorizacija je torej potrebna, vendar pa jo morajo spremljati drugi ukrepi za povečanje elastičnosti povpraševanja, kot je na primer povečanje občutljivosti na cenovne spremembe, povečanje privlačnosti ponudbe nekaterih storitev ali pospeševanje tehnoloških inovacij. Za zmanjšanje zunanjih stroškov je torej potrebna strategija, ki mora poleg interiorizacije zunanjih stroškov zajemati več elementov: zagotavljanje infrastrukture, spodbujanje tehnoloških inovacij, konkurenčna politika, zakonodaja in določitev standardov.

2.2. Izbira pravilnega ekonomskega instrumenta za posamezni zunanji strošek

V praksi so glavni ekonomski instrumenti za interiorizacijo zunanjih stroškov obdavčenje, cestnine (ali pravica do uporabe) in pod nekaterimi pogoji³ trgovanje z emisijami. Ti ekonomski instrumenti se že uporabljajo v različnem obsegu glede na načine prevoza in vsebovane stroške. Ocena učinka⁴ interiorizacije zunanjih stroškov preučuje obstoječi položaj glede cestnin, davkov in emisijskih pravic za vsak način prevoza.

Vsak zunanji strošek ima posebne značilnosti, ki zahtevajo uporabo prilagojenih ekonomskih instrumentov. Nekateri zunanji stroški so vezani na uporabo infrastrukture in so spremenljivi glede na čas in kraj. Tako imajo zastoji, onesnaževanje zraka, hrup in nesreče zelo lokalni značaj in se spreminjajo glede na obdobje, kraj in vrsto omrežja. Za upoštevanje teh sprememb je najboljša uporaba različno visokih pristojbin. Zakaj bi namreč moral uporabnik plačati isto ceno za pot ob konicah ali ob priporočenih urah, na visokoprometnih cestah ali po alternativnih poteh. Poleg tega uporabnik čistega vozila plačuje isto ceno kot uporabnik vozila, ki bolj onesnažuje in povzroča več hrupa.

³ Direktiva 2003/87 določa, da države članice vsaj 90 % kvot dodelijo brezplačno. Da bi pravice do emisij interiorizirale zunanje stroške, jih morajo organi, ki jih dodeljujejo, prodati po ceni, ki je na primer enaka zunanjemu strošku. Komisija je januarja 2008 (COM)2008 16) predlagala vzpostavitev sistema dražbe, ki je skladen z načelom „onesnaževalec plača“. Sistem se bo uporabljal progresivno in predvideno je, da bosta leta 2013 najmanj dve tretjini skupne količine pravic prodani na dražbi.

⁴ SEC(2008) 2208.

Podnebne spremembe pa niso lokalnega značaja. Emisije CO₂ in splošneje toplogrednih plinov niso odvisne od časa ali kraja, pač pa so vezane na porabo goriva. Zato uporaba različno visokih pristojbin ni potrebna, pač pa bi bilo primerneje uporabiti instrument, ki je neposredno vezan na porabo, kot je davek na gorivo ali sistem trgovanja z emisijami CO₂.

2.3. Zaščita nemotenega delovanja notranjega trga

Zaščita notranjega trga je eno od osnovnih načel Unije. V tem smislu se je treba izogibati previsokim pristojbinam, ki bi lahko ovirale prost pretok ali ki bi zaradi vpliva na tranzitni promet škodovale ostalim regijam. Zato je treba načela interiorizacije oblikovati na evropski ravni in s tem preprečiti razdrobljenost trga. Istočasno pa je treba priznati lokalni učinek nekaterih zunanjih stroškov; pomembno je najti pravo ravnotežje med skupnostnim in lokalnim pristopom.

Oblikovanje **skupnih načel** za vse države članice bi moralo preprečiti vsakršno razlikovanje in zagotoviti transparentnost trga. S predlagano skupno metodologijo bi se preprečilo, da bi bile pristojbine nesorazmerne glede na obstoječe zunanje stroške. Z vzpostavitvijo sistema spremljanja pa bi bil postopek jasen in učinkovit za vse udeležence.

3. SPLOŠNA NAČELA INTERIORIZACIJE ZUNANJIH STROŠKOV: PRISTOJBINE NA RAVNI MEJNIH DRUŽBENIH STROŠKOV

Da bi uporabnikom prevoza zagotovili pravilne povratne informacije, cene ne smejo povzročati prevelikega izkoriščanja virov in škodovati prometnemu sektorju ter s tem gospodarstvu. V ekonomski literaturi točko uravnoteženosti predstavljajo **„pristojbine na ravni mejnih družbenih stroškov“**, ki so tako predlagane kot osnovno načelo interiorizacije.

V skladu s tem pristopom bi morale biti cene v prometnem sektorju enake dodatnim kratkoročnim stroškom, ki jih ustvari novi uporabnik infrastrukture. Teoretično bi moral dodatni strošek vključevati stroške uporabnika in zunanje stroške. Pristojbine na ravni mejnih družbenih stroškov bi tako vodile do učinkovite uporabe obstoječe infrastrukture. Poleg tega bi glede na to, da uporabnik plača dodatne stroške, ki jih povzroči družbi, takšne pristojbine prispevale k pravičnemu obravnavanju udeležencev in neudeležencev v prometu ter vzpostavile neposredno povezavo med skupnimi viri in plačevanjem po načelu „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“. Takšen pristop je mogoč le, če „onesnaževalec“ ne prejme nikakršnega nadomestila, ki bi izničilo možne učinke interiorizacije.

Vendar pa se mejni stroški spreminjajo glede na čas in kraj, zaradi česar jih je v praksi težko točno oceniti. Določena poenostavitev je zato neizogibna. Na splošno so mejni stroški enaki povprečju variabilnih stroškov.

V nekaterih primerih ima pristop mejnih stroškov lahko določene omejitve. Če so fiksni stroški visoki ali v sektorjih z nizko gostoto prometa, pristop ne omogoča vedno pokritja stroškov infrastrukture. Po potrebi se lahko izvajajo dodatni pristopi, da se zagotovi financiranje infrastrukture po načelu „uporabnik plača“ in interiorizacijo zunanjih stroškov po načelu „onesnaževalec plača“. To bi prispevalo tudi k zagotavljanju pravične obravnave udeležencev v prometu in v družbi na splošno. Poleg tega pri nekaterih stroških, kot so tisti,

povezani s hrupom, ocena mejnih stroškov zahteva zelo kompleksne metode, zato bi bil pragmatičen pristop povprečnih stroškov lažje izvedljiv (glej tehnično prilogo⁵).

V tehnični prilogi je predlog skupnega okvira izračuna zunanjih stroškov zastojev, onesnaževanja zraka, hrupa in podnebnih sprememb z vzpostavitvijo skupnih načel in skupne metodologije. Nesreče v tem dokumentu niso posebej obravnavane (glej okvir 2 tehnične priloge). Interiorizacija zunanjih stroškov nesreč bi se morala izvajati z mehanizmi, ki lahko upoštevajo rizično vedenje (hitrost, vožnja pod vplivom alkohola) in predlagati spodbude za spremembo takšnega vedenja. Zavarovalne premije s sistemom bonusa/malusa na primer že upoštevajo to zahtevo, saj upoštevajo rizični profil voznika, vendar pa je stopnja premije ponavadi osnovana na plačilu višine škode, ki ponavadi ne pokrije vseh stroškov. Čeprav je posvetovanje pokazalo, da obstaja podpora prenosu stroškov na zavarovalne premije, bi moral tak ukrep upoštevati obstoječe razlike med državami članicami in bi potreboval poglobljen pregled, zlasti kar se tiče subsidiarnosti. Na tej stopnji postopek še ni dovolj razvit, da bi lahko predlagali pobudo na evropski ravni.

4. STRATEGIJA INTERIORIZACIJE ZUNANJIH STROŠKOV ZA VSE NAČINE PREVOZA

Za interiorizacijo (pristojbine na ravni mejnih družbenih stroškov) in metodologijo določitev obsega zunanjih stroškov je mogoče vzpostaviti splošno načelo, težko pa si je zamisliti univerzalni mehanizem interiorizacije za vse načine prevoza, ki se razlikujejo glede na tehnologijo, število udeležencev, obstoječe ureditvene in zakonodajne okvire itn. Princip bi se moral uporabljati z različnimi instrumenti.

Evropa ni na začetku poti. Unija je že sprejela ukrepe, ki omogočajo interiorizacijo in prispevajo k zmanjšanju negativnih posledic. Uskladitev obdavčenja energije leta 2003 je predstavljala pomemben korak, njena revizija, načrtovana za leto 2008, pa bo poskušala bolje upoštevati emisije CO₂. Nedavni predlog vključitve zračnega prometa v sistem trgovanja z emisijskimi pravicami leta 2011 je bistveni korak pri prispevku prometnega sektorja k boju proti podnebnim spremembam.

Na podlagi rezultatov ocene učinka bo splošno strategijo mogoče prilagoditi značilnostim posameznega načina prevoza in doseči še več.

4.1. Omogočanje interiorizacije v sektorju cestnega prevoza blaga

Cestni prevoz blaga predstavlja tri četrtine prevoza blaga in možnost interiorizacije zunanjih stroškov bi lahko zmanjšala okoljske stroške za okoli 1 milijardo EUR glede na položaj, v katerem bi ohranili sedanje stanje. Poleg tega zmanjšanje gneče na cesti zmanjša čas, preživet v zastojih in lahko prispeva k izboljšanju učinkovitosti verig z dodano vrednostjo. Komisija tako predlaga, da se omogoči interiorizacija nekaterih zunanjih stroškov v sektorju cestnega prevoza blaga.

4.1.1. Zelene in inteligentne pristojbine: revizija Direktive 1999/62/ES (junij 2008)

Direktiva iz leta 1999 o pristojbinah za težka tovorna vozila prepoveduje vključitev kakršnih koli zunanjih stroškov v izračun cestnine. Direktiva je bila leta 2006 spremenjena, da omogoča uporabo različnih pristojbin glede na okoljske značilnosti vozil. Vendar pa z izjemo

⁵ SEC(2008) 2207.

gorskih področij, in še to samo pod nekaterimi pogoji, prihodki iz cestnin ne smejo presegati stroškov infrastrukture. To velja tudi v regijah z večjim onesnaženjem ali z veliko zastoji.

V oceni učinka je pregled različnih možnosti interiorizacije zunanjih stroškov; rezultati kažejo, v kolikšni meri pristojbine za onesnaževanje zraka, hrup in zastoje prispevajo k zmanjšanju zunanjih stroškov, ne da bi to imelo nesorazmerne negativne posledice na gospodarstvo. Manjša poraba časa zaradi zmanjšanja zastojev ima pozitiven vpliv na gospodarsko učinkovitost in na veliko zmanjšanje emisij CO₂.

Komisija zato predlaga revizijo Direktive 1999/62/ES, da bi lahko pristojbine vključevale zunanje stroške. Glavne osi revizije bodo zadevale: (1) upoštevanje zunanjih stroškov onesnaževanja zraka, hrupa in zastojev, (2) vzpostavitev mehanizmov Skupnosti za koordiniranje s skupno metodo in najvišjimi vrednostmi za izračun pristojbin, (3) dodelitev prihodkov za prometni sektor. Rezultati javnega posvetovanja tak pristop podpirajo. Zaradi učinkovitosti se bodo morale cestnine razlikovati glede na vozilo, vrsto ceste in obdobje; plačevati se bodo morale elektronsko, da se izogne zastojem na cestninskih postajah.

4.1.2. Spodbujanje interiorizacije s pomočjo tehnologije (jesen 2008)

Namen akcijskega načrta glede inteligentnega prometnega sistema, ki bo predlagan jeseni 2008, je povečati uporabo tehnoloških sredstev. Komisija bo sprejela odločbe o izvajanju interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov, kot določa Direktiva 2004/52/ES. Te odločbe bodo zagotovile popolno interoperabilnost vseh sistemov v treh letih po sprejemu odločb o določitvi evropskega elektronskega cestninjenja.

4.2. Spodbujanje državljanov k bolj trajnostni uporabi avtomobila (jesen 2008)

Zasebni avtomobili iz pobude ne smejo biti izključeni. Koristno bi bilo predlagana načela določanja pristojbin razširiti na zasebne avtomobile. Zaradi načela subsidiarnosti se države članice odločijo, ali bodo to izvajale ali ne.

Akcijski načrt o mobilnosti v mestih, ki bo predlagan jeseni 2008, bo preučil tudi možnosti izboljšanja mobilnosti državljanov v mestih in bo pretehtal dodano vrednost ukrepanja na ravni Skupnosti. Predstavljal bo nadaljevanje široke razprave, ki se je začela z zeleno knjigo o prometu v mestih⁶. Izmenjava različnih izkušenj glede sistemov pristojbin v evropskih mestih in vzpostavitev javne razprave bi lahko prispevali k odkrivanju najboljših praks s področja pristojbin. Poleg tega bi razvoj usklajenih meril glede omejitev prometa v mestih in spodbujanje tehnološke interoperabilnosti lahko prispevala k uskladitvi politike za interiorizacijo zunanjih stroškov v mestnih območjih v Evropi.

Na Svetu pa poteka razprava o predlogu⁷ o obdavčitvi osebnih avtomobilov. Predlog predvideva preoblikovanje obstoječih davkov, da se upoštevajo emisije CO₂. Predlog Komisije vključuje tri osnovne ukrepe: odpravo davka ob registraciji, vzpostavitev sistema vračil davka ob registraciji ter preoblikovanje davčnih osnov davka ob registraciji in letnih taks za uporabo cest za popolno ali delno upoštevanje emisij CO₂.

⁶ Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih (september 2007). Glej http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm.

⁷ COM(2005) 261. Predlog Direktive o obdavčitvi osebnih avtomobilov.

4.3. Za interiorizacijo zunanjih stroškov za vse druge načine prevoza

Evropska unija pa se ne sme ustaviti na tej točki. Tudi ostali načini prevoza lahko prispevajo svoj delež k izboljšanju kakovosti življenja državljanov. Vsak način prevoza se sooča z lastnimi izzivi: železniški promet s hrupom, pomorski promet z onesnaževanjem zraka in podnebnimi spremembami, zračni promet s hrupom, onesnaževanjem zraka in podnebnimi spremembami. Interiorizacija zunanjih stroškov poleg tega omogoča uporabo instrumentov, ki so najbolj prilagojeni za spodbujanje uporabnikov k bolj trajnostnemu vedenju.

V oceni učinka so upoštevane tudi različne možnosti za interiorizacijo zunanjih stroškov v ostalih načinih prevoza. Politične možnosti so preučile interiorizacijo okoljskih stroškov – onesnaževanja zraka in hrupa – in stroškov, vezanih na podnebne spremembe. Takšna strategija bi imela pozitiven učinek na zmanjšanje negativnih posledic.

4.3.1. Železniški promet (2008)

Direktiva 2001/14/Es dovoljuje interiorizacijo zunanjih stroškov. Če pa interiorizacija vodi do povečanja dohodkov upravljavca infrastrukture, jo Direktiva dovoli samo v primeru, če tudi v konkurenčnih načinih prevoza pride do enakovrednega povišanja. Revizija Direktive 1999/62/ES bo torej omogočila interiorizacijo zunanjih stroškov v cestnem prometu, ki je konkurenčen železniškemu.

Hrup še vedno ostaja eden glavnih izzivov železniškega prometa. Komisija skupaj s tem poročilom objavlja sporočilo o pobudah za zmanjšanje hrupa in bo morda lahko ob pregledu prvega železniškega paketa predlagala zakonodajne ukrepe v zvezi s tem pred koncem leta 2008.

4.3.2. Zračni promet (konec leta 2008)

Zračni promet je v program že prispeval. Ker emisije, vezane na zračni promet, še posebej hitro naraščajo, je Komisija predlagala, da se emisije CO₂, ki nastanejo z zračnim prometom, od 20. decembra 2006 dalje vključijo v sistem EU za trgovanje z emisijami. V tem okviru bodo morali letalski operaterji od leta 2011 oziroma 2012 dalje predati pravice za kritje svojih emisij v skladu z načelom „onesnaževalec plača“. Ta predlog direktive pokriva lete znotraj Skupnosti in lete z letališča EU ali nanj; zgornjo mejo emisij določa na 100 % iz referenčnega obdobja 2004–2006.

Ker se Komisija zaveda, da vpliv zračnega prometa na podnebne spremembe ni omejen samo na emisije CO₂, je že napovedala, da namerava obravnavati tudi emisije ostalih toplogrednih plinov, zlasti dušikovega oksida (NO_x). Tako pripravlja tudi predlog, ki ga bo predstavila do konca leta 2008 in katerega cilj je zmanjšanje emisij NO_x.

Komisija je 24. januarja 2007 predlagala tudi Direktivo o letaliških pristojbinah. Svet in Parlament sta predlog dobro sprejela. V spremembah je predlagana vključitev različne višine pristojbin glede na okoljsko škodo.

4.3.3. Pomorski promet (2009)

V pomorskem prometu so se zaradi povečanja obsega v zadnjih letih povečale emisije CO₂. Evropski svet je marca 2007 v sklepih predlagal sprejetje ukrepov glede emisij, ki nastanejo v mednarodnem pomorskem prometu. Komisija želi pomorski promet vključiti v sporazum o preprečevanju podnebnih sprememb za obdobje po letu 2012 in želi, da bi Mednarodna

pomorska organizacija (IMO) leta 2009 sprejela ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Ker v okviru IMO ni bilo zadostnega napredka, bo Komisija predlagala ukrepe na evropski ravni, ki bodo med drugimi možnimi predlogi obsegali vključitev pomorskega sektorja v sistem EU za trgovanje z emisijami.

4.3.4. *Celinske plovne poti*

Sporočilo o programu NAIADES je predvidevalo interiorizacijo zunanjih stroškov za vse načine prevoza do leta 2013. Poudarilo je, da bi tak pristop lahko oživel celinske plovne poti in omogočil financiranje projektov za razvoj infrastrukture na tem področju. Rezultati ocene učinka kažejo, da bi taka strategija celinskim plovnim potem koristila, prav tako pa bi jim glede na energetske učinkovitost tone na kilometer koristila resnična intermodalna politika.

4.4. Uporaba prihodkov interiorizacije za bolj trajnosten promet

Pri uporabi prihodkov interiorizacije je treba upoštevati koristi, ki jih mednarodni promet prinaša Skupnosti. V številnih primerih prihodki interiorizacije prihajajo iz mednarodnega prometa. Mednarodni cestni promet predstavlja četrtno cestnega prometa v Evropi, v sedmih državah članicah pa celo polovico (in celo 74 % v Belgiji, 76 % v Luksemburgu in 85 % v Estoniji). Če ni določeno, da so prihodki interiorizacije namenjeni prometnemu sektorju, jih lahko vsaka država članica uporabi za svoje interese, ne da bi pri tem upoštevala prednosti trajnostne mobilnosti na ravni Skupnosti.

Za vzpostavitev trajnejšega prometa pa je potrebno veliko raziskav, inovacij, naložb v infrastrukturni material, ki je prijaznejši do okolja, razvoj javnega prometa itn. Seznam je dolg in zahteva vztrajna prizadevanja držav članic. Poleg tega so za razvoj vseevropskega omrežja potrebna znatna finančna sredstva, zlasti za projekte, ki jih je Unija izbrala za prednostne. Prihodki interiorizacije bi morali biti namenjeni prometnemu sektorju in zmanjšanju zunanjih stroškov, in sicer vedno na podlagi primerjave med stroški in koristmi ali podobnimi analizami, ki bi omogočile, da izbrana uporaba družbi prinese kar največ neto koristi. Predlog revizije Direktive 1999/62/ES vključuje tak pristop.

5. NADALJNI KORAKI

Komisija države članice spodbuja k uporabi predlaganega skupnega okvira. Cestni promet je predmet zakonodajnega predloga v okviru predlaganega paketa pobud.

Komisija bo leta 2013 opravila pregled ukrepov in sestavila poročilo o napredku na področju interiorizacije zunanjih stroškov. Ocena zunanjih stroškov bo posodobljena ter bo upoštevala raziskave in znanstveno delo na tem področju. Po potrebi in glede na doseženi napredek bodo lahko v analizo vključeni tudi drugi zunanji stroški, kot so stroški, vezani na biološko raznovrstnost, naravo in krajino ali rabo zemljišč.