

Vergaderjaar 2007–2008

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 680

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 september 2008

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij twintig fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Verordening inzake de Europese BV; (Kamerstuk 22 112, nr. 674)
2. Beschikking inzake Europees Justitieel Netwerk; (Kamerstuk 22 112, nr. 675)
3. Mededeling inzake Asielbeleidsplan; (Kamerstuk 22 112, nr. 676)
4. Verordening inzake Single European Sky II; (Kamerstuk 22 112, nr. 677)
5. Verordening inzake luchtvaartveiligheid en EASA; (Kamerstuk 22 112, nr. 678)
6. Mededeling inzake geluidsreducerende maatregelen spoormaterieel; (Kamerstuk 22 112, nr. 679)
7. Mededeling inzake de Strategie internalisering externe kosten van vervoer;
8. Mededeling inzake de vernieuwde sociale agenda; (Kamerstuk 22 112, nr. 681)
9. Mededeling inzake open methode van beleidscoördinatie op sociaal gebied; (Kamerstuk 22 112, nr. 682)
10. Richtlijn inzake de Europese ondernemingsraad; (Kamerstuk 22 112, nr. 683)
11. Richtlijn inzake grensoverschrijdende gezondheidszorg; (Kamerstuk 22 112, nr. 684)
12. Richtlijn inzake verlaagde btw-tarieven; (Kamerstuk 22 112, nr. 685)
13. Verordening inzake juridisch kader voor EU-Onderzoeksinfrastucturen; (Kamerstuk 22 112, nr. 686)
14. Verordening inzake Voedselprijzen; (Kamerstuk 22 112, nr. 687)
15. Verordening inzake Europees Ecolabel; (Kamerstuk 22 112, nr. 688)
16. Richtlijn inzake Eurovignet; (Kamerstuk 22 112, nr. 689)
17. Richtlijn inzake Ecodesign; (Kamerstuk 22 112, nr. 690)

18. Mededeling inzake overheidsopdrachten voor een beter milieu (duurzaam inkopen); (Kamerstuk 22 112, nr. 691)
19. Mededeling inzake Actieplan Duurzame Consumptie en Productie en Duurzaam Industriebeleid; (Kamerstuk 22 112, nr. 692)
20. EMAS Verordening (Kamerstuk 22 112, nr. 693)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
F. C. G. M. Timmermans

Fiche: Mededeling inzake de Strategie internalisering externe kosten van vervoer

1. Algemene gegevens

Voorstel: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad «Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer»

Datum Commissiedocument: 8 juli 2008

Nr. Commissiedocument: COM(2008) 435

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&Dosld=197236

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:
Impact assessment: http://ec.europa.eu/transport/greening/doc/costs/2008_07_greening_transport_cost_ia_en.pdf
Samenvatting impact assessment: http://ec.europa.eu/transport/greening/doc/costs/2008_07_greening_transport_cost_ia_summary_en.pdf
Opinies Impact-assessment Board: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia_2008/d_2008_2836_iab_eurovignette.pdf
http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia_2008/eurovignette_resubmission.pdf

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Landtransport, Transport. Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies in de Transportraad van oktober 2008.

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

2. Essentie voorstel

De mededeling «Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer» maakt deel uit van een pakket maatregelen voor duurzamer vervoer (het «pakket duurzaam vervoer»). Andere onderdelen van dit pakket zijn een voorstel voor de wijziging van de Eurovignetrichtlijn en een mededeling over geluidsreducerende maatregelen voor bestaand spoomateriaal.

Met de mededeling «Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer» beoogt de Commissie een strategie en een methodologie vast te stellen om externe kosten (CO₂, luchtverontreiniging, geluid en congestie) te verdisconteren in de prijs van vervoer zodat gebruikers de reële kosten die zij veroorzaken, dragen en ertoe worden aangezet hun gedrag te wijzigen om die kosten zoveel mogelijk te verminderen. Naast het internaliseren van de externe kosten blijft, volgens de Commissie, aanvullend beleid noodzakelijk, zoals bronbeleid, interne marktbeleid en het stimuleren van technologische innovatie.

In de mededeling worden voor alle vervoersmodaliteiten acties benoemd. De Commissie houdt hierbij rekening met de specifieke kenmerken van de verschillende modaliteiten en reeds genomen maatregelen (zoals de richtlijn om luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem onder te brengen).

De opbrengsten zouden geïnvesteerd moeten worden in de vervoerssector en in de vermindering van de externe kosten, bijvoorbeeld door te investeren in onderzoek en innovatie, milieuvriendelijke infrastructuur en de ontwikkeling van openbaar vervoer.

In de technische bijlage bij de mededeling wordt een gemeenschappelijk

kader voorgesteld voor de berekening van de externe kosten van congestie, luchtverontreiniging, geluid en CO₂. In 2013 zal de Commissie de «strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer» evalueren.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De Commissie kondigt voor alle vervoersmodaliteiten acties aan. Deze acties verschillen per modaliteit, waarbij diverse externe effecten worden aangepakt en verschillende instrumenten worden ingezet. Het gaat onder meer om:

- a. Wegvervoer: de Commissie doet een voorstel voor de herziening van de Eurovignetrichtlijn (samen met deze mededeling uitgebracht).
- b. Spoor: verwezen wordt naar richtlijn 2001/14. Onder deze richtlijn is het mogelijk om onder voorwaarden een schaarsteheffing door te voeren en te differentiëren op milieueffecten. Nadere acties worden aangekondigd op het gebied van het reduceren van geluid (samen met deze mededeling uitgebracht).
- c. Luchtvaart: verwezen wordt onder meer naar de richtlijn om luchtvaart onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) te brengen (CO₂) en de richtlijn luchthaventarieven die onder meer de mogelijkheid biedt om tarieven te differentiëren op basis van milieukeurmerken. Daarnaast wordt een voorstel aangekondigd om de NO_x-uitstoot te verminderen (voorstel wordt eind 2008 verwacht).
- d. Zeescheepvaart: de Commissie is voorstander van het onderbrengen van de CO₂-emissies onder post-Kyoto. Daarnaast wordt gesteld dat indien de IMO in 2009 onvoldoende actie onderneemt, de Commissie zelf met voorstellen zal komen (bijvoorbeeld het onderbrengen van de zeescheepvaart onder ETS).
- e. Binnenvaart: verwezen wordt naar het EU actieprogramma NAI ADES waarin het internaliseren van de externe kosten in de binnenvaart wordt voorgesteld.

Daarnaast kondigt de Commissie aan de richtlijn energiebelasting te herzien (in 2008), waarbij getracht zal worden beter rekening te houden met de CO₂-uitstoot, zodat er beter wordt ingespeeld op Europese klimaat- en energiedoelstellingen.

Subsidiariteit: positief.

In algemene zin kan worden gesteld dat de vaststelling van gemeenschappelijke kaders voor het internaliseren van de externe kosten voorkomt dat er verstoringen op de interne markt optreden door excessieve en/of discriminerende tarieven die het vrije verkeer belemmeren. Aandachtspunt betreft de relatie tussen de EU en internationale transportorganisaties, zoals de IMO, ICAO en CCR. Bij een aantal vervoersmodaliteiten is de Nederlandse inzet in eerste instantie gericht op het bereiken van verdergaande internationale afspraken, met het oog op de internationale concurrentiepositie van die sectoren.

Proportionaliteit:

Wat betreft de proportionaliteit hangt het oordeel af van de nadere wetgevende voorstellen van de Commissie. Het internaliseren van de externe kosten kan bijdragen aan het terugdringen van de negatieve externe effecten van het verkeer. Daarmee is het voorlopige oordeel over de strategie als geheel positief.

Financiële gevolgen:

Oordeel hierover hangt af van de wijze waarop de Commissie nadere wetgevende voorstellen zal doen. Mogelijke extra lasten voor de vervoerssector dienen hierbij in het oog gehouden te worden. Deze zouden ook consequenties kunnen hebben voor de consument, via doorberekening van de transportkosten in de prijs van producten en diensten.

4. Nederlandse positie over de mededeling

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt

Nederland onderschrijft het principe van de «vervuiler en/of gebruiker betaalt». Nederland verwelkomt dan ook de ontwikkeling van een Europese methodiek voor de berekening van de externe kosten van alle vervoersmodaliteiten. Beprijzen is een efficiënt middel om de welvaart te optimaliseren. Doordat de effecten op het milieu, de kosten van beheer en onderhoud en dergelijke verwerkt worden in de prijs, zullen bedrijven en consumenten een voor de maatschappij optimale keuze maken in het gebruik van transport.

In de transportsector liggen belangrijke beleidsopgaven voor het terugdringen van de negatieve externe effecten van het verkeer. Krachtig en effectief beleid om de negatieve externe effecten van de sector verkeer en vervoer te reduceren, is daarom noodzakelijk. Het internaliseren van de externe kosten draagt hieraan bij.

Het is voor Nederland wel van groot belang dat bij de keuze van het doorberekenen van de externe kosten nauwkeurig in kaart wordt gebracht wat de feitelijke effecten van de, door de Commissie voorgestelde, maatregelen zullen zijn. Nadrukkelijk dient hierbij aandacht te worden besteed aan effecten op de welvaart (inclusief werkgelegenheid), concurrentiekracht, het milieu en de veiligheid.

Nederland is verder van mening dat het traject naar het internaliseren van externe kosten deel moet uitmaken van een bredere, geïntegreerde aanpak. Een effectief beleid krijgt vorm door een mix van instrumenten, zoals bronbeleid, economische en fiscale prikkels, convenanten, ondersteuning en versnelling van innovatie en het uitwisselen van *best practices*. Op het gebied van het beperken van de effecten van de vervoerssector op het milieu, blijven voor Nederland het voeren van een stringent Europees en internationaal bronbeleid en het kosteneffectief inzetten van duurzame alternatieve brandstoffen zeer belangrijke instrumenten. Dit betreft zowel eisen aan voertuigen als aan brandstoffen. Het internaliseren van de externe kosten is een stimulans voor de introductie en ontwikkeling van nieuwe stille schone en zuinige technieken. Dit is van belang waar vigerend internationaal en Europees bronbeleid ontoereikend is om aan (toekomstige) normen en doelen voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit, klimaat en geluid te kunnen voldoen.

Nederland is het met de Commissie eens dat bij de praktische uitvoering rekening dient gehouden te worden met de verschillen tussen de modaliteiten. Onder meer de mate waarin het mondiale *level playing field* en internationale verplichtingen een rol spelen, verschilt per modaliteit. Per modaliteit zal dan ook een passende oplossing gevonden moeten worden. Zeker daar waar gekozen wordt voor een in de tijd uiteenlopende aanpak tussen modaliteiten, moet nadrukkelijk gekeken worden naar de effecten op de verhoudingen tussen de vervoersmodaliteiten. In een aantal gevallen is de Nederlandse inzet gericht op het bereiken van verdergaande afspraken in internationale gremia, zoals ICAO en IMO. Nederland zal ervoor waken dat deze gremia eventuele Europese initiatieven op het vlak van internaliseren, daar waar internationale afspraken niet mogelijk

blijken te zijn, niet belemmeren. Indien in deze internationale onderhandelingen over zowel het voorkomen van luchtverontreiniging als het beperken van de aantasting van het klimaat te weinig vooruitgang wordt geboekt, acht Nederland maatregelen in Europa onontkoombaar.

De voorgestelde methodologie wordt momenteel nog nader bestudeerd.