

De gezamenlijke *Position paper* van TLN, KNV, VERN en EVO over het vergroeningspakket voor de transportsector van de Europese Commissie en in het bijzonder de internalisering van externe kosten.

Op 8 juli 2008 presenteerde de Europese Commissie (EC) het vergroeningspakket voor de transportsector met een voorstel voor het internaliseren van externe kosten vooralsnog als belangrijkste wapenfeit.

TLN, KNV, VERN en EVO pleiten voor effectieve vergroeningsmaatregelen

De sector heeft de afgelopen jaren grote investeringen gedaan in het verduurzamingproces, waar de maatschappij en het milieu nu al de vruchten van plukken. Vrachtauto's zijn een stuk zuiniger en stoten al aanzienlijk minder schadelijke stoffen uit. Deze ontwikkelingen zullen de komende jaren verder gestimuleerd worden. De overheid heeft ook de taak om aan dit proces bij te dragen, door milieuvriendelijke initiatieven te subsidiëren en beperkende maatregelen zoals rijverboden en venstertijden te versoepelen. Door middel van dit *position paper* pleiten TLN, KNV, VERN en EVO voor effectieve vergroeningsmaatregelen, waarvan zowel gebruikers, het milieu als de economie de vruchten plukken. TLN, KNV, VERN en EVO verwachten nauw te kunnen samenwerken met de Nederlandse regering bij het uitwerken en realiseren van de maatregelen, die door de EC worden voorgesteld.

Bij het EC voorstel ontbreekt een degelijke strategie voor de transportsector

Vervoerend en verladend Nederland is zich bewust van de noodzaak om op Europees niveau afspraken te maken over vergroeningsmaatregelen en het zgn internaliseren van externe kosten. Hiervoor is echter wel een brede en goed onderbouwde strategie nodig, waarover op Europees niveau eerst en dringend overeenstemming moet worden bereikt. Helaas is hiervan in de EC-voorstellen geen sprake. Op veel plaatsen ontbreekt een goede onderbouwing, zoals bij de bewering dat het wegvervoer de meeste externe effecten veroorzaakt. Tevens is de doorberekening van externe kosten als maatregel niet afgewogen met andere maatregelen. De EC schat in de voorstellen het maatschappelijk effect van een congestieheffing op 1 mld euro positief, terwijl bijvoorbeeld in een studie in opdracht van de EC het effect van het toestaan van ecocombi's op bijna 30 mld euro wordt geschat. Verder lijkt de EC er erg gemakkelijk vanuit te gaan dat alle lidstaten de voorstellen wel zullen overnemen. Wat is het effect als slechts enkele lidstaten daadwerkelijk tot doorberekening zullen overgaan? Opvallend is ook dat volgens de EC de systeemkosten van de doorberekening erg hoog kunnen uitvallen, tot wel 25 procent. Voorts laat de EC na ondubbelzinnig te kiezen voor een strategie waarbij alle vervuilers op dezelfde wijze worden behandeld. Er is met andere woorden geen sprake van 'gelijke monniken, gelijke kappen'. Op basis van deze bezwaren hebben TLN, EVO, KNV en VERN grote problemen met het voorstel van de EC om met doorrekening te starten met het wegtransport.

Marktwerking en prijsmechanisme sturen de keuze van vervoerswijze

De Nederlandse overheid, maar ook de EU, heeft het direct beïnvloeden van de keuze voor vervoermodaliteiten een paar jaar geleden afgezworen, teneinde dit aan marktwerking over te laten. Echter het door de marktwerking gestuurde systeem, waarbij het prijsmechanisme de keuze van vervoerswijze aanstuurt, functioneert nog gebrekkig, aangezien er grote verschillen zijn tussen de behandeling van de verschillende vervoerswijzen. Het wegvervoer wordt nu al in alle lidstaten

geconfronteerd met aanzienlijke heffingen (MRB, Eurovignet, dieselaccijns, tol, etc), terwijl bijvoorbeeld de binnenvaart nauwelijks tot niet wordt belast. TLN, KNV, VERN en EVO vinden dat alvorens de EC middels het doorberekenen van milieukosten en dus middels het prijsmechanisme, gebruikers ertoe kan bewegen de meest economische vervoerwijze te kiezen, eerst een level playing field voor concurrentie tussen vervoerwijzen moet worden gemaakt. Dat betekent voor elke gebruiker (dus bij alle modaliteiten) een gelijke beprijzing van infrastructuur en externe kosten ('gelijke monniken, gelijke kappen'). Concreet betekent dat ondermeer het (eventueel geleidelijk) afschaffen van het gebruik van laagbelaste brandstoffen in spoor en scheepvaart en van vrijstellingen van tol en andere heffingen in de binnenvaart (Acte van Mannheim). Tevens betekent dit dat de richtlijn voor het spoorvervoer wordt aangepast, zodanig dat indien een lidstaat overgaat tot doorrekening van externe kosten bij het wegvervoer, hij verplicht is ook bij het spoorvervoer de kosten door te berekenen (dit is nu nog vrijwillig).

Het doorbelasten van externe kosten aan gebruikers

De sector onderschrijft het principe van het doorbelasten van externe kosten aan de gebruikers van vervoer, maar benadrukt dat dit principe alleen het gewenst effect oplevert, indien het consequent wordt toegepast voor alle vormen van vervoer, inclusief de individuele privé auto. TLN, KNV, VERN en EVO vinden het merkwaardig dat de EC hier zelf – bijvoorbeeld bij de congestiekosten – herhaaldelijk op wijst, maar nalaat dit als een “conditio sine qua non” in haar voorstellen op te nemen. De organisaties zijn van mening dat er pas tot internalisering van externe kosten binnen Europa kan worden overgegaan, wanneer alle modaliteiten voor een gelijk deel voor de veroorzaakte externe kosten gaan betalen en daarbij rekening wordt gehouden met reeds bestaande heffingen, accijnzen en subsidies.

Uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast en congestie

De Europese Commissie stelt voor de externe kosten betreffende de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast en congestie door vrachtauto's bij gebruikers in rekening te brengen, door middel van een vorm van kilometerheffing. Het bepalen van de kosten van klimaatverandering en ongelukken blijkt te veel vragen op te roepen en blijft daarom (voorlopig) buiten schot. TLN, KNV, VERN en EVO steunen het voorstel van de EC om de kosten van ongevallen en klimaatverandering niet in een kilometerheffing mee te nemen en wijzen erop dat hiervoor effectievere doorberekeningsmethoden mogelijk zijn, zoals via autoverzekeringen, accijnzen of emissiehandelssystemen. TLN, KNV, EVO en VERN betwisten evenwel de effectiviteit van het doorbelasten van congestiekosten voor het verbeteren van de doorstroming, zolang dit beperkt blijft tot vrachtauto's. Immers, gemiddeld is slechts een van de tien weggebruikers een vrachtauto.

Economische effecten vooralsnog onbekend

De Europese Commissie heeft zich ingespannen om de externe kosten in te schatten. Zoals reeds genoemd bleek dat al onmogelijk voor bepaalde aspecten. De externe kosten betrekken in de kostprijs zorgt er ook voor dat transport en de productie van goederen duurder wordt, wat kan resulteren in een groeiende inflatie en een dalende economische groei. Bovendien zou het internaliseren van de externe kosten de concurrentiepositie van Nederland in Europa en Europa in een mondiale samenleving niet mogen schaden. De economische gevolgen van het internaliseren van de externe kosten zijn echter vooralsnog onbekend en moeten

eerst duidelijk worden, voordat de EU en Nederland een objectieve mening kunnen hebben over dit beleidsvoornemen. Hiernaast dient men bij het vaststellen van de hoogte van eventuele heffing altijd rekening te houden met de reeds betaalde heffingen, zoals BPM, MRB en brandstofaccijnzen, alsmede met subsidies die in verschillende vormen aan de vervoersmodaliteiten worden verstrekt.

Inkomsten uit beprijzing van externe kosten moeten worden geormerkt

De Europese Commissie legt de lidstaten een inspanningsverplichting op om de opbrengsten die voortkomen uit de heffing te oormerken. Door deze inkomsten te oormerken voor maatregelen, die de milieueffecten moeten verminderen, komt het vergroeningseffect dichterbij. TLN, KNV, VERN en EVO vinden het van essentieel belang dat inkomsten uit het doorbelasten van externe kosten voor maatregelen, ter verlaging van deze kosten, worden geormerkt. Daarom moet de inspanningsverplichting een resultaatsverplichting worden. De opbrengsten moeten volgens het 'cheapest cost avoider principle' worden besteed aan de meest efficiënte terugdringing van de door een specifieke modaliteit veroorzaakte maatschappelijke kosten. Dat betekent primair besteding binnen een modaliteit, maar als dat efficiënter is, daarbuiten om veroorzaakte maatschappelijke kosten op een zo efficiënt mogelijke wijze weg te nemen.