



B-MOBILITY DAY 8 JUNI 2010

Vers une meilleure approche du prix de la mobilité
Naar een betere beprijzing van onze mobiliteit





De prijs van mobiliteit: de Europese invalshoek

Saïd El Khadraoui
Europees Parlements lid
Rapporteur Eurovignet III
S&D coördinator transport

Overzicht inhoud

1. Context
2. Europese Richtlijn 1999/62/EG ("Eurovignet I")
3. Europese Richtlijn 2006/38/EG ("Eurovignet II")
4. Voorstel Europese Commissie ("Eurovignet III")
5. Standpunt Europees Parlement
6. Positie Raad
7. Impact Analyse
8. Conclusie

1. Context

Doelstelling op termijn:

internaliseren externe kosten van alle vervoersmodi = vervuiler betaalt =
verschuiving naar meer duurzame transportsystemen

Opmerkingen:

1. Spoorvervoer: internalisering van externe kosten is nu reeds mogelijk, cf. artikel 7 Richtlijn 2001/14/EG. Om de heffingen voor het gebruik van het spoor uitgebreider te kunnen toepassen en de externe kosten in de spoorwegsector volledig te kunnen heffen, moet als voorwaarde gesteld worden dat ook de wegvervoerssector de externe kosten gaat heffen.

Opmerkingen:

- De stroomvoorziening van treinen valt onder ETS. Daarnaast valt ook de uitstoot van de luchtvaartsector hieronder, de scheepvaart zou hier in de toekomst in opgenomen worden.
- Andere externe kosten kunnen worden doorberekend via infrastructuurheffingen voor het gebruik van treinen en luchthavenbelastingen die voor milieudoelinden kunnen worden gespecificeerd.

1. Context

2. Vergt ambitieuze en complexe analyse en een aangepaste kostenstructuur van de verschillende transportmodi (luchtvervoer: geen BTW voor kerosine, spoor: wel BTW voor elektriciteitsgebruik + gevolgen emissiehandelsysteem)
3. Prijsprikkels alleen niet voldoende: cf. spoorwegen:
 - Technische interoperabiliteit
 - Financiering infrastructuur + tegemoetkoming openbare dienstcontracten
 - Marktwerking = gelijk speelveld

2. Europese Richtlijn 1999/62/EG ("Eurovignet II")

"Het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen" (van kracht sinds juli 1999)

Opmerkingen:

- Rechtstreekse aanleiding: Zwitserland neemt initiatieven om vrachtverkeer via de weg te ontmoedigen, Oostenrijk wil hierop reageren. De Richtlijn beperkt de vrijheid van de lidstaten.
- Alles wat buiten het toepassingsgebied van de Richtlijn valt: volledige vrijheid (personenwagens). Wel steeds de bepalingen van het Verdrag volgen, onder andere non-discriminatie.

- Toepassingsgebied:
 - Vrachtwagens > 12 ton
 - Snelwegen
 - Gewogen gemiddelde toltarieven gerelateerd aan kosten aanleg, exploitatie en uitbreiding betrokken infrastructuurnet + een redelijke winstmarge
 - Hoogste tolgelden kunnen variabel gemaakt worden, totale inkomsten gelijk
 - Voertuigemissies: toltarief niet hoger dan 50% t.o.v. tarief dat aan strengste normen voldoet
 - Tijdstip: toltarief niet hoger dan 100% t.o.v. tarief dat tijdens goedkoopste periode overdag wordt toegepast

3. Europese Richtlijn 2006/38/EG ("Eurovignet II")

“Het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen” (van kracht sinds juni 2006)

- Toepassingsgebied
 - Vrachtwagens > 3.5 ton (vanaf 2012)
 - Trans-Europees netwerk voor Transport (TEN-T)
 - Hoogste tolgelden kunnen variabel gemaakt worden, totale inkomsten gelijk
 - Voertuigenemissies: toltarief niet hoger dan 100% t.o.v. tarief dat aan strengste normen voldoet
 - Tijdstip: toltarief niet hoger dan 100% t.o.v. tarief dat tijdens goedkoopste periode overdag wordt toegepast
 - Mark-up: in uitzonderlijke gevallen kan in bergachtige gebieden een verhoging van de tolgelden worden toegepast voor specifieke trajecten, indien acute congestie voorkomt of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt.
 - De opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in prioritaire projecten van Europees belang die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade
 - De verhoging kan ten hoogste 15% bedragen van het berekende gewogen gemiddelde toltarief. Uitzondering voor grensoverschrijdende infrastructuurprojecten in bergachtige gebieden: maximum 25%
 - De toepassing van de verhoging mag niet leiden tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers.

3. Europese Richtlijn 2006/38/EG ("Eurovignet II")

- Onder druk van het Europees Parlement overeengekomen dat de Commissie in 2008 een model voor de berekening van externe kosten zou ontwikkelen
- Dit leidde tot:
 - Publicatie « Handboek berekening externe kosten » in januari 2008: stand van zaken en best practices voor de berekening van externe kosten.
 - Nieuw voorstel van wijziging in augustus 2008

4. Voorstel Europese Commissie 8/7/2008 ("Eurovignet III")

De mogelijkheid wordt gegeven aan de lidstaten om bovenop infrastructuurkosten enkele externe kosten aan te rekenen.

1. Doelstelling:

- Efficiënter vervoer
- Doelmatiger gebruik infrastructuur
- Reductie externe kosten wegtransport
- Aanzetten tot het gebruik van andere transportmodi

2. Kosten inbegrepen:

- Gebruik infrastructuur
- Verkeersgerelateerde « externe » kosten:
 - Luchtvervuiling (gaande van 2 cent voor EURO V tot 16 cent voor EURO 0)
 - Geluidsoverlast (gaande van 0.13 cent tot 2 cent)
 - Congestie (gaande van 0 cent tot 65 cent)

4. Voorstel Europese Commissie 8/7/2008 ("Eurovignet III")

3. Berekeningsmodel voor externe kosten en plafond

4. Toepassingsgebied:

- De richtlijn heeft geen verplichte toepassing!
- Tolheffing niet enkel mogelijk op TEN-T wegen, maar op alle wegen binnen de EU (opgelet! Lidstaten behouden vrijheid om te bepalen waar en wanneer deze externe kosten worden aangerekend)
- Voertuigen > 3.5 ton

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

1. Voornaamste wijzigingsvoorstellen rapporteur:

- Opname CO2 als externe kost
- Kosten van ongevallen in de toekomst ook opnemen: Commissie dient tegen 2010 een verslag op te maken hierover
- Noodzaak om congestie in het voorstel te behouden
- Commissie moet tegen 2013 een verslag opmaken over:
 - Correcte prijssignalen
 - Verplichte heffingen
 - Sterkere formulering « Earmarking »

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

2. Resultaat eerste lezing Europees Parlement:

- Reductie geografisch toepassingsgebied:
 - TEN-T wegen
 - Wegen met veel internationaal goederenvervoer

- “Regulatory charges”: (niet geplafonneerd) niet-discriminerende bestuursrechterlijke heffingen zijn mogelijk in stedelijke gebieden, met inbegrip van TEN-T wegen door stedelijke gebieden:
 - Verkeerscongestie tegengaan
 - Negatieve milieueffecten verminderen

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

Controverse over:

1. Congestie: Compromisvoorstel transport commissie

- "Voordat een congestieheffing kan worden opgelegd, moet de desbetreffende lidstaat een actieplan opstellen waarin, op grond van een kosten-baten-analyse, mogelijke maatregelen ter verbetering van de capaciteit van de betrokken weggedeelten door een vermindering van het verkeersvolume of de aanleg van nieuwe infrastructuur, worden vermeld."
- "De congestieheffing mag niet leiden tot oneerlijke behandeling van het beroepsvervoer vergeleken met andere weggebruikers die congestie veroorzaken, en ook niet tot een verstoring van de concurrentie van exploitanten; daarom wordt een heffing met een vergelijkbaar effect opgelegd aan alle andere weggebruikers die congestie veroorzaken."

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

2. Concept « Earmarking »:

Een lidstaat waarin een externekostenheffing wordt opgelegd zorgt ervoor dat de door die heffing voortgebrachte **inkomsten bij voorrang worden gereserveerd om de door het wegverkeer veroorzaakte externe kosten te verminderen en waar mogelijk weg te werken.**

Verder kunnen de inkomsten ook gebruikt worden voor maatregelen gericht op:

- het vergemakkelijken van een efficiënte prijsstelling,
- de vermindering aan de bron van de verontreiniging door het wegvervoer, op de matiging van de effecten ervan,
- de verbetering van de CO₂- en energieprestaties van voertuigen voor het wegvervoer
- de ontwikkeling en verbetering van de bestaande wegeninfrastructuur of de ontwikkeling van een alternatieve infrastructuur voor gebruikers van het vervoer

Een **lidstaat** waarin een infrastructuurheffing wordt opgelegd, **bepaalt het gebruik dat wordt gemaakt van de door die heffing voortgebrachte inkomsten.**

Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, worden de inkomsten van deze heffing **hoofdzakelijk aangewend ten voordele van de wegverkeersector en tot optimalisering van het wegvervoersysteem.**

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

Andere elementen:

1. Berekeningsmodel externe kosten:

- Heffingen op externe kosten dienen het berekeningsmodel te volgen zoals geschreven in annex IIIa van het voorstel
 - vermindering maxima voor luchtvervuiling als grotere stimulans voor minder vervuilende vrachtwagens (Euro O – Euro VI)
 - Vrachtwagens met minder uitstoot dan Euro VI standaard moeten geen heffingen betalen
 - Heffing congestie: geen maximale waarden en geen berekeningsformule (standpunt plenaire)

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

2. Mark-up:

- Naast bergachtige gebieden is een toeverhoging ook mogelijk in stedelijke agglomeraties voor bijzondere trajecten waar acute congestie voorkomt of waarvan het gebruik voor voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt.
- Gebieden die hiervoor in aanmerking komen kunnen enkel een heffing op externe kosten toepassen, indien deze mark-up wordt toegepast.

5. Standpunt Europees Parlement 11/3/2009

- Rapport Commissie in 2013:
 - Verslag tenuitvoerlegging en gevolgen richtlijn
 - Doeltreffendheid bepalingen terugverdienen externe kosten
 - Opname voertuigen > 3.5 ton
 - Mogelijke opname andere externe kosten:
 - CO2-uitstoot
 - Ongevallen
 - Biodiversiteitsverlies
 - Relevantie uitbreiding andere voertuigcategorieën

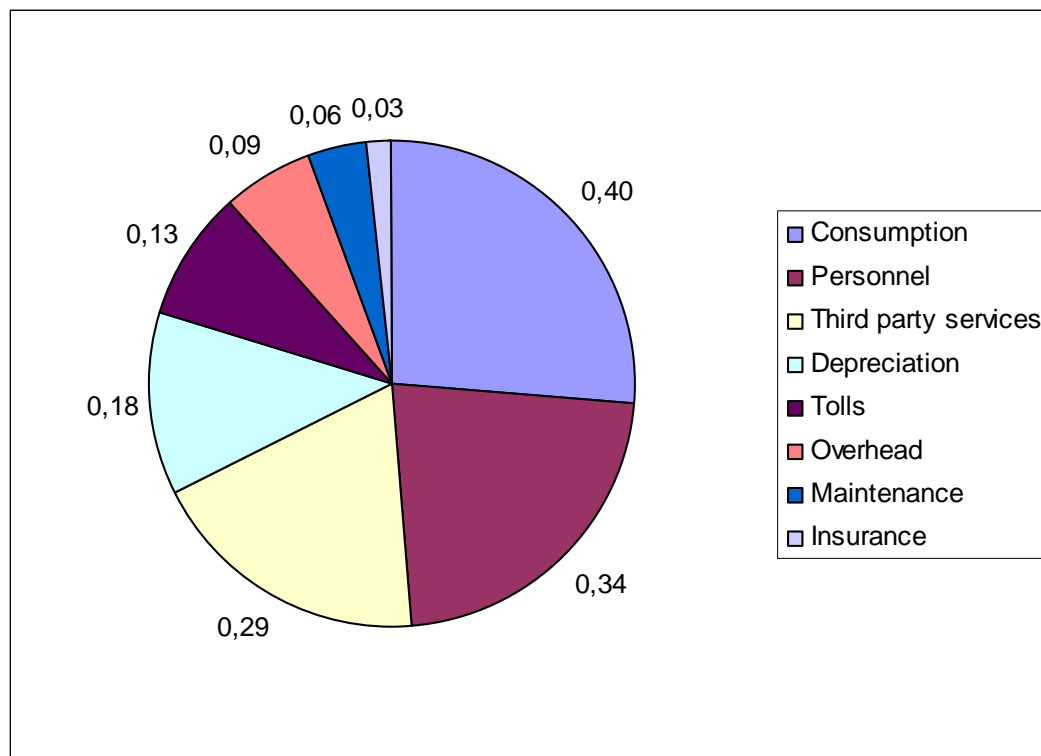
6. Positie Raad

- Common position van de Raad verwacht onder het Belgisch Voorzitterschap.
- Perifere landen versus transitlanden
- Knelpunten:
 - Compromisvoorstel congestie herbespreken
 - Berekeningsmodel congestie terug toevoegen
 - Earmarking als essentieel element in het voorstel houden
 - Berekeningsmodel + maximumbedragen behouden
 - Welke zijn de volgende stappen?

7. Impact analyse

Corridor simulaties met GRACE tool (22 oktober 2008)

- Gemiddelde kost per vrachtwagen per kilometer: 1.52 euro
- Een externe kost van 5 eurocent per km zou de transportkost doen stijgen met gemiddeld 3%



7. Impact analyse

Joint Technical Research

Aanleiding: Raad

- Impact Eurovignette op 6 lange afstandsroutes in de EU:
 - Externe kosten bovenop infrastructuurkosten
 - Transportkosten
 - Prijs producten voor de consument
- Resultaten:
 - Gemiddelde heffing: 4 €-cent/km (Euro IV)
 - Gemiddelde stijging transportkost met 3%
20 tot 30% gecompenseerd door toegenomen efficiëntie en duurzame technologie
 - Impact prijs producten voor consument: gemiddeld 0.3%

7. Impact analyse

- Efficiëntie verhoging wegtransport
- Meer gebruik andere vervoersmodi
- Vermindering congestie
 - Snelwegen: 7%
 - Andere wegen: 10-30%
- Opbrengsten investeren in duurzaam transportsysteem
- Vernieuwing vloot (EURO V): besparing tussen €800 en €3.400/jaar per vrachtwagen

- Onrechtstreekse gevolgen:
 - Verminderd brandstofgebruik
 - Tijdsbesparing door daling files
 - Daling andere externe kosten:
 - daling CO2 uitstoot (8%)
 - daling aantal ongevallen

7. Impact analyse

- Totale winst voor de samenleving wordt geschat op € 625 miljoen per jaar (EU-27)
 - Verschuiving naar andere transportmodi
 - Efficiëntiewinsten (beter gebruik vrachtwagens)
 - Vernieuwing technologie (Euro V)
 - Beter gebruik infrastructuur
 - Verbeterde mobiliteit

8. Conclusie

- Raad wil tijd winnen
- Studie is nuttig, maar pas beweging onder Belgisch voorzitterschap verwacht
- Duurzaam transportsysteem ontwikkelen vergt een pakket van maatregelen, Eurovignet is maar één onderdeel hiervan
- Heffing van congestiekosten zou voor alle voertuigen moeten gelden als het doel van de maatregelen is de congestie te beperken
- Earmarking is een must, kan hefboomeffect genereren, zeker in een budgettair moeilijke context voor de lidstaten