

Groener vervoer en internalisering van externe kosten

P6_TA(2009)0119

Resolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 over groener vervoer en internalisering van externe kosten (2008/2240(INI))

(2010/C 87 E/14)

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie van 8 juli 2008 over groener vervoer (COM(2008)0433),
- gezien de mededeling van de Commissie van 8 juli 2008 over een strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer (COM(2008)0435),
- gezien de mededeling van de Commissie van 8 juli 2008 over geluidsreducerende maatregelen voor bestaand goederenmaterieel (COM(2008)0432),
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 12 juli 2007 over Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent ⁽¹⁾,
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 11 maart 2008 over een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met Europees energie- en milieubeleid ⁽²⁾,
- gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
- gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0055/2009),

⁽¹⁾ PB C 175 E van 10.7.2008, blz. 556.

⁽²⁾ Aangenomen teksten, P6_TA(2008)0087.

- A. overwegende dat de Europese Unie zich voor 2020 ten doel stelt de uitstoot van broeikasgassen en het energieverbruik met 20 % terug te dringen, en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen met 20 % te doen toenemen,
- B. overwegende dat de Commissie, wat groener vervoer betreft, een aantal maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan heeft voorgesteld, maar dat zij als het om de noodzakelijke actie gaat, slechts een mededeling over de toerekening van de externe kosten voor alle soorten vervoer en een mededeling over het terugdringen van spoorweglawaaai heeft gegeven en een concreet voorstel tot herziening van de richtlijn inzake infrastructuurheffingen voor zware vrachtvoertuigen heeft ingediend,
- C. overwegende dat in artikel 11, leden 3 en 4, van de eurovignetrichtlijn ⁽¹⁾, zoals gewijzigd in 2006, het volgende was bepaald: „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 van de internalisering van externe kosten voor alle vervoerswijzen en een strategie voor een stapsgewijze toepassing van het model voor alle soorten vervoerswijzen. Verslag en model gaan zo nodig vergezeld van voorstellen aan het Europees Parlement en de Raad voor verdere herziening van deze richtlijn”,
- D. overwegende dat internalisering geïntegreerd moet worden in een breder beleid ter bevordering van modaliteit en een duurzaam transportsysteem, waarbij het bevorderen van onderzoek, het financieren van infrastructuur, het ontsluiten van markten en normalisatie deel moeten uitmaken van dit beleid; overwegende dat deze prijssignalen op zich echter niet voldoende zullen zijn om het gedrag van gebruikers te veranderen, tenzij zij beschikken over de noodzakelijke alternatieven (schonere auto's, alternatieve vormen van transport, enz.),
- E. overwegende dat de Commissie overtuigend uiteenzet hoe de volksgezondheid wordt aangetast door spoorweglawaaai, maar als zwaartepunt van haar initiatief tot terugdringen van dit type lawaai volstaat met een verplichting tot het installeren van geluidsarme remmen op bestaande goederenwagons,

Groener vervoer

1. is ingenomen met de mededeling van de Commissie over groener vervoer en beschouwt deze als een eerste belangrijke, maar nog niet volledige stap naar een coherent beleid voor een milieuvriendelijker vervoer in al zijn verschijningsvormen, en als de erkenning van het belang en de noodzaak het vervoer efficiënter te maken met het oog op de strijd tegen klimaatverandering;
2. onderstreept het grote belang van mobiliteit voor de levenskwaliteit van burgers, voor groei en werkgelegenheid in de Europese Unie, voor sociaal economische en territoriale cohesie, voor de handel met derde landen alsmede voor de bedrijven en de werknemers die direct of indirect in de vervoersector en de logistiek werkzaam zijn;
3. onderkent dat mobiliteit weliswaar positieve effecten heeft en onmisbaar is voor de economische ontwikkeling en de economische en sociale cohesie van de Europese Unie, maar dat zij ook nadelige gevolgen voor de mens en de natuur kan hebben, en blijft er derhalve bij dat het Europese vervoersbeleid – met inachtneming van de rechtmatige belangen die burgers en bedrijven bij mobiliteit hebben – naar een groenere vervoersector moet blijven streven, zodat de negatieve effecten van het vervoer worden opgeheven of althans worden verminderd, overeenkomstig de doelstellingen die de Unie zich voor 2020 in het kader van haar strijd tegen de opwarming van de aarde heeft gesteld;
4. juicht het toe dat de Commissie in haar mededeling een „inventaris” heeft gemaakt van de maatregelen voor een duurzaam vervoersbeleid die de Europese Unie tot dusver heeft genomen;
5. betreurt het dat de Commissie geen geïntegreerd plan voor groener vervoer, dat wil zeggen: een plan dat alle vervoersectoren omvat, heeft voorgelegd aan bod komt; constateert dat zij al voorlopige initiatieven heeft genomen die uiteindelijk tot een alomvattende strategie voor de toerekening van de externe kosten bij alle wijzen van vervoer moeten leiden, maar tot dusver in plaats daarvan:

⁽¹⁾ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

- voor een stap-voor-stap benadering heeft gekozen zoals omschreven in een Handboek voor de raming van de externe vervoerskosten alsook voor hun toerekening in de diverse sectoren (zie het „Handboek voor de raming van de externe kosten in de sector vervoer”),
- een voorstel heeft ingediend tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG (eurovignetrichtlijn), dat de lidstaten moet toelaten om de externe kosten in rekening te brengen voor zware vrachtwagens, in lijn met artikel 11 van genoemde richtlijn,
- heeft voorgesteld de externe kosten door te berekenen die worden veroorzaakt door lawaai van spoorwegverkeer via gedifferentieerde infrastructuurheffingen op basis van lawaai;

6. roept de Commissie derhalve op voor alle vervoerswijzen de maatregelen en instrumenten te ontwikkelen die zijn vereist voor een verdere duurzame ontwikkeling van het vervoer, rekening houdend met de geldende internationale verdragen en de reeds in de diverse vervoersectoren getroffen maatregelen; wenst in dat verband dat wetenschappelijk verantwoorde effectbeoordelingsrapportages voor de afzonderlijke maatregelen en de gevolgen ervan de concurrentiepositie van de vervoerswijzen alsmede voor de kosten van mobiliteit en concurrerend vermogen worden opgesteld, en dat de Commissie op deze basis vervolgens een geïntegreerd plan voor groener vervoer met concrete voorstellen tot wetgeving voorlegt;

Toerekening van de externe kosten

7. merkt op dat de Commissie in haar mededeling over de strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer niet heeft voldaan aan de verplichting die het Parlement en de Raad haar krachtens artikel 11 van de gewijzigde eurovignetrichtlijn hadden opgelegd, aangezien zij, zoals zij zelf toegeeft, geen algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model voor de beoordeling van alle externe kosten heeft uitgewerkt en voorgelegd, omdat een analyse van de gevolgen voor alle soorten vervoerswijzen ontbreekt en zij op praktisch niveau uitsluitend voor zware vrachtwagens een eerste aanzet heeft gegeven voor een strategie voor een stapsgewijze toepassing van het model voor alle soorten vervoerswijzen;

8. constateert dat de Commissie in haar mededeling uitvoerig verwijst naar het in januari 2008 gepubliceerde Handboek over de berekening van de externe kosten dat de meest recente wetenschappelijke kennis inzake de berekening van de externe kosten in de vervoerssector samenbrengt;

9. stelt vast dat de Commissie in haar mededeling een wetenschappelijk coherente onderbouwing geeft van de doorberekening van afzonderlijke externe kosten aan verschillende vervoerswijzen en een zogenoemde „pragmatische benadering aan de hand van de gemiddelde kosten” heeft gekozen; is in het algemeen voorstander van de door de Commissie gekozen grondslag van de marginale sociale kosten, in overeenstemming met het Witboek over het vervoersbeleid van 2001;

10. stelt vast dat de Commissie in haar mededeling en in het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG (eurovignetrichtlijn) expliciet rekening houdt met het principe „de vervuiler betaalt” dat is neergelegd in artikel 175, lid 5, van het Verdrag; roept de Commissie evenwel op om bij verdere stappen inzake de toerekening van externe kosten rekening te houden met alle vormen van toerekening van externe kosten die reeds bestaan zoals brandstofaccijnzen en wegenbelastingen;

11. doet een beroep op de Commissie **om** bij de indiening van verdere voorstellen voor een groenere vervoerssector daarin effectbeoordelingen op te nemen van de concurrentie tussen de verschillende vervoerswijzen en de daaraan gerelateerde sociale en milieutechnische gevolgen, zoals zij heeft gedaan in het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG (eurovignetrichtlijn), alsook de kosten van mobiliteit en concurrentievermogen op te nemen;

12. betreurt het dat de Commissie geen maatregelen heeft voorgesteld die de gevolgen van toegenomen afstanden na de uitbreiding van de EU verlichten en zich evenmin heeft uitgesproken over de mogelijke gevolgen die de toepassing van de toerekeningsmethode kan hebben, in het bijzonder voor lidstaten met geografische belemmeringen en voor lidstaten die nog niet over multimodale alternatieven beschikken; roept de Commissie derhalve op deze tekortkomingen te verhelpen in de binnenkort te verschijnen evaluatie van de trans-Europese netwerken (TEN-T);

13. moedigt de Commissie daarom aan om bij de evaluatie van de TEN-T een aanvullend voorstel in te dienen voor corridors met multimodale mobiliteit („groene corridors”), waarmee de lasten die voortvloeien uit het huidige voorstel worden geneutraliseerd door toegankelijkheid en mobiliteit zonder obstakels mogelijk te maken;

14. roept de Commissie op om onverwijld stappen te ondernemen om ten eerste concrete voorstellen voor alle vervoerswijzen te doen en ten tweede de taak op grond van artikel 11 van de gewijzigde eurovignetrichtlijn uit 2006 uit te voeren door een volledig concept voor de berekening en het in rekening brengen van de externe kosten en hun effectbeoordelingen op grond van een begrijpelijk model voor te leggen;

Bestrijding lawaai spoorwegverkeer

15. erkent dat de Commissie in haar mededeling over geluidsreducerende maatregelen voor het bestaande materieel tegemoet is gekomen aan de noodzaak van het verminderen van geluidsoverlast, in het bijzonder door goederenwagens, voor de bevolking langs spoorwegnetten;

16. onderstreept dat het opnieuw uitrusten van bestaande wagens tegen redelijke kosten alleen mogelijk is wanneer de thans bestaande technische belemmeringen zo snel mogelijk uit de weg worden geruimd, en wanneer de administratieve druk in de desbetreffende certificaten wordt weggenomen, voordat enige wetgevingsmaatregel met bindende kracht wordt aangenomen;

17. roept de Commissie op een voorstel te redigeren voor een richtlijn betreffende het in rekening brengen van gedifferentieerde geluidsafhankelijke infrastructuurheffingen voor locomotieven en wagens, teneinde spoorwegmaatschappijen zo snel mogelijk te stimuleren om spoedig over te schakelen op geluidsarme voertuigen, door remblokken te vervangen; is van mening dat, indien nodig, kortetermijnmaatregelen ook overwogen kunnen worden en dat geen enkele wetgevingsmaatregel een negatief effect mag hebben op de intermodale concurrentiepositie van de spoorwegsector;

18. verwacht van de Commissie dat zij in haar voorstel opteert voor een bruikbare modus die, via het reserveren van opbrengsten, garandeert dat niet slechts de wagens van spoorwegmaatschappijen opnieuw worden uitgerust, maar ook de door de spoorwegmaatschappijen meegevoerde wagens van andere maatschappijen;

*

* *

19. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.
