

PERSBERICHT PERSBERICHT PERSBERICHT PERSBERICHT

Datum: 28 januari 2008

Adviesraden: Prijskaartje CO₂-uitstoot verkeer hard nodig

Het huidige beleid voor de transportsector is volstrekt onvoldoende om de Europese klimaatdoelen op langere termijn te halen. Daarvoor is een trendbreuk in de groei van de CO₂-uitstoot van het verkeer en vervoer noodzakelijk. Als er niets verandert, zal de transportsector in 2050 de gehele Europese ruimte voor CO₂-emissie in beslag nemen. Forse maatregelen in deze snel groeiende sector zijn dus hard nodig. De overheid zal dan ook krachtig moeten inzetten op zowel prijsbeleid, specifiek CO₂-reductiebeleid als ondersteunend beleid. Dat is de conclusie die de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de VROM-raad en de Algemene Energieraad trekken in hun advies *Een prijs voor elke reis*. Dit advies is maandag 28 januari aan de drie betrokken ministers Eurlings, Cramer en Van der Hoeven aangeboden.

Juist de combinatie van de drie beleidssporen is volgens de raden essentieel. Prijsbeleid is onmisbaar om de CO₂-reductiedoelen op langere termijn te realiseren. Oftewel: de CO₂-uitstoot van al het verkeer over land, over zee en door de lucht moet zo snel mogelijk een prijskaartje krijgen. Betalen voor CO₂-uitstoot kan via heffingen of emissiehandel. Die prijs zet bedrijven en consumenten aan om voor hun reis alternatieven te zoeken die minder CO₂ met zich meebrengen. Zo kunnen bedrijven hun producten van minder ver weg halen. Consumenten kunnen ervoor kiezen vaker het openbaar vervoer te nemen. Daarnaast ontstaat er een markt voor bijvoorbeeld zuiniger vliegtuigen.

Prijsbeleid alleen is echter niet voldoende. Ook specifiek CO₂-reductiebeleid is noodzakelijk. Voorbeelden zijn: CO₂-normen voor auto's, belastingvoordelen bij aanschaf van zuinige voertuigen en CO₂-eisen aan brandstoffen. Specifiek CO₂-reductiebeleid bevordert de introductie van energie-efficiëntere aandrijftechnologieën en brandstoffen met een lagere CO₂-uitstoot.

Ondersteunend beleid is nodig om de juiste voorwaarden te scheppen voor CO₂-reductie. Hierbij gaat het om het faciliteren van duurzame alternatieve keuzes en innovatieactiviteiten. Een voorbeeld van het eerste is betere ruimtelijke planning in combinatie met goed openbaar vervoer. Bij het tweede ligt de nadruk vooral op innovaties op het terrein van alternatieve aandrijftechnieken, nieuwe vliegtuigconcepten en duurzame brandstoffen.

Om bovenstaande te realiseren, roepen de raden de Nederlandse regering op om het voortouw te nemen en leiderschap te tonen, in en mét Europa. Europa neemt voor de internationale luchtvaart al de leiding door het voornemen luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem op te nemen. Dit is een eerste stap in de goede richting. Voor de zeescheepvaart zouden eveneens dergelijke stappen genomen moeten worden. De raden bevelen aan dat ook Nederland, bij voorkeur samen met de sector, initiatieven neemt. Nederland kan onder andere de voorgestelde kilometerheffing afhankelijk maken van de CO₂-uitstoot van het voertuig. Zuinigere auto's betalen dan een lagere heffing.

Krachtiger klimaatbeleid is niet alleen een vereiste, het biedt ook kansen voor Europese en Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen. Met nieuwe producten en diensten kunnen zij een duurzame voorsprong nemen op de wereldmarkt. Zo'n voorsprong betekent winst, niet alleen bedrijfsmatig, maar ook voor het klimaat!

NOOT VOOR DE REDACTIE

BIJLAGE MET TOELICHTING

Bijgevoegd is een figuur en toelichting met de titel 'Risico: CO₂-emissie transport overschrijdt ondergrens emissieruimte 2050 voor hele EU-25'. Deze grafiek is een beeldende toelichting op de uitspraak in de lead '**Als er niets verandert, zal de transportsector in 2050 de gehele Europese ruimte voor CO₂-emissie in beslag nemen.**'

ALGEMENE INFORMATIE

Afzender: Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-raad en Algemene Energieraad

De adviestekst, het persbericht en de achtergronddocumenten zijn te downloaden via de websites van de drie raden: www.raadvenw.nl; www.vromraad.nl en www.energieraad.nl.

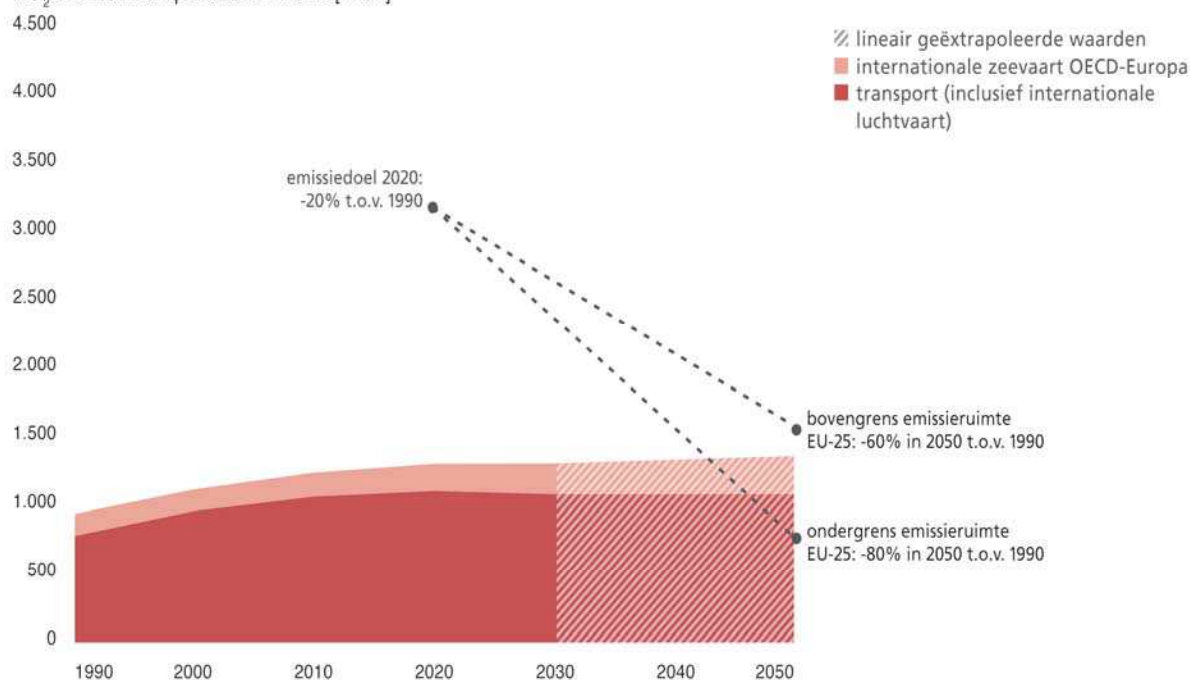
Voor meer informatie over dit persbericht en het advies kunt u contact opnemen met:

- Het secretariaat van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, mevrouw drs. D.D. van Iterson, telefoon: 070-3519592, e-mail: daniella.van.iterson@raadvenw.nl
- Het secretariaat van de VROM-raad, mevrouw ir. T.T. van der Werff, telefoon: 070-3392334, e-mail: tiny.vanderwerff@minvrom.nl
- Het secretariaat van de Algemene Energieraad, ir. F.W. de Haan, telefoon: 070-3924001, e-mail: f.w.dehaan@energieraad.nl

Raad voor Verkeer en Waterstaat; onafhankelijke adviesraad van de Minister van Verkeer en Waterstaat en parlement.

VROM-raad; onafhankelijke adviesraad van de Minister van VROM en parlement.

Algemene Energieraad; onafhankelijke adviesraad van Minister van Economische Zaken en parlement.

RISICO: CO₂-EMISSIE TRANSPORT OVERSCHRIJDT ONDERGRENSEMISSIERUIMTE 2050 VOOR HELE EU-25CO₂-uitstoot transportsector EU-25 [Mton]

Bronnen: DG Tren (2006), *European energy and transport; trends to 2030 - update 2005*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxemburg. Elzen, M.G.J. den, J.G.J. Olivier en M.M. Berk (2007), *An analysis of options for including international aviation and marine emissions in a post-2012 climate mitigation regime*. MNP report 500114007/2007, Bilthoven.

Toelichting:

1. Data gebaseerd op het 'Business-As-Usual-scenario' voor de EU-25 van DG Tren (2006), aangevuld met prognoses voor de internationale zeevaart van het MNP (Den Elzen et al., 2007).
2. De prognoses voor de CO₂-emissie van de internationale zeevaart gelden voor OECD-Europa. Omdat OECD-Europa *niet* overeenkomt met de EU-25 (!)* vormen de cijfers slechts een indicatie van de CO₂-uitstoot van de zeescheepvaart die aan de EU-25 kan worden toegeschreven. Het MNP heeft de emissies toegerekend op basis van de herkomst van de lading of reizigers. Van de totale CO₂-uitstoot van de zeevaart van en naar landen in OECD-Europa is daarbij 50 procent toegerekend aan OECD-Europa.
3. De CO₂-emissie van de transportsector omvat ook de emissie van de internationale luchtvaart die is toegerekend op basis van het land waar de bunkerbrandstoffen worden verkocht. Dit is dus een andere toerekeningsmethode dan die voor de zeevaart gehanteerd is door het MNP (zie punt 2).
4. De CO₂-emissie in de periode 2030-2050 is lineair geëxtrapoleerd op basis van de gemiddelde jaarlijkse groei van de CO₂-emissie in de periode 2020-2030.
5. De emissieplafonds zijn gebaseerd op de door de EU gehanteerde reductiedoelen voor 2020 (20 procent t.o.v. 1990) en 2050 (-60 tot -80 procent t.o.v. 1990). Opgemerkt moet worden dat de reductiedoelstelling voor 2020 formeel niet van toepassing is op de CO₂-emissie van de internationale lucht- en zeevaart. De grafiek schetst een beeld alsof dat wel het geval is. De indicatieve reductiedoelen voor 2050 hebben formeel wel betrekking op de CO₂-emissie van de internationale lucht- en zeevaart.
6. De emissieplafonds voor de lange termijn zijn van toepassing op alle broeikasgasemissies. Deze grafiek geeft alleen een beeld van de CO₂-uitstoot, waarbij het CO₂-emissieplafond is berekend alsof alle broeikasgasemissies (inclusief CO₂) in evenredige mate gereduceerd moeten worden.

* OECD Europa = België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, IJsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Turkije, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland. EU-25 = OECD-Europa plus Cyprus, Estland, Letland, Litouwen, Malta en Slovenië minus Turkije, Zwitserland, IJsland en Noorwegen.