



Bruxelles, den 3. november 2021
(OR. en)

13110/21
ADD 1

Interinstitutionel sag:
2017/0114(COD)

CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770

I/A-PUNKTSNOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Udkast til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (førstebehandling) – Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse = Erklæringer

Erklæring fra Østrig

Som allerede nævnt i december 2020 støtter Østrig målene om at dekarbonisere vejtransporten og styrke princippet om, at forureneren betaler. Østrig anerkender, at det reviderede eurovignetdirektiv vil bidrage til at nå Unionens klimamål. Østrig glæder sig derfor over indførelsen af en CO₂-modulering af afgifterne for tung godstransport og forpligtelsen til at pålægge en afgift for eksterne omkostninger i områder med væsentlige miljøskader. Østrig anerkender også, at der er opnået visse forbedringer med hensyn til forhøjelser, navnlig muligheden for at pålægge en afgift for forhøjelser uden for bjergområder og som supplement til eksterne omkostninger.

Det reviderede direktiv vil imidlertid også fastholde det grundlæggende princip om omkostningsdækning i artikel 7b og 7e, som generelt fortsat sætter grænser for transportpolitiske foranstaltninger inden for vejafgifter.

I denne henseende er teksten om forhøjelser i artikel 7f, stk. 1, litra b), ikke tilstrækkelig til at håndtere trafiksituationen ved Brennerpasset over Alperne, som i mange år har været en tung byrde for befolkningen og miljøet. Det er særdeles vigtigt, at Østrig anvender en forhøjelse på 50 %. Den nye tekst kræver samtykke fra alle de medlemsstater, der er en del af korridoren, og som grænser op til de medlemsstater, på hvis område det afsnit af den korridor, for hvilken denne forhøjelse på 50 % anvendes, henhører. Det udgør en unødvendig hindring, der vil føre til, at bestemmelsen aldrig anvendes i praksis. Dette er mere end beklageligt, ikke mindst i lyset af de ambitiøse klimamål, vi er nået til enighed om på EU-plan. Østrig kan derfor ikke acceptere denne bestemmelse.

Det må være vores mål at vedtage et direktiv, som i praksis fører til en bæredygtig mindskelse af vejgodstrafikken og bidrager til målene i den grønne pagt, navnlig i lyset af EU's mål om en intern netto reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % frem til 2030.

Hertil kommer, at Østrig ikke kan støtte forpligtelsen til at indføre en daglig brugsafgift (vignet) for personbiler, da dette kan medføre restriktioner for medlemsstaterne eller administrative byrder for allerede eksisterende systemer.

Af ovennævnte grunde mener Østrig ikke, at den nuværende tekst til revisionen er et reelt bidrag på vejen mod et klimaneutralt EU eller til en bæredygtig mindskelse af vejtrafikken. Østrig stemmer derfor imod.

Erklæring fra Danmark

Danmark påskønner flere på hinanden følgende formandskaber for behandlingen af forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer og det portugisiske formandskab for afslutningen af trilogforhandlingerne med Europa-Parlamentet den 16. juni 2021.

Danmark støtter kraftigt intentionerne i forslaget, navnlig de foranstaltninger, der kan sikre anvendelsen af principperne om, at forureneren betaler, og brugeren betaler.

Danmark beklager dog, at der indføres obligatorisk øremærkning af provenuet fra trængselsafgifter. Danmark har under hele forhandlingsforløbet gjort opmærksom på, at Danmark er imod enhver øremærkning af provenu, da beslutninger om anvendelse af provenu bør henhøre under national enekompetence.

Selv om Danmark generelt støtter formålet med og de grønne elementer i aftalen, kan Danmark derfor ikke støtte den øremærkning, der nævnes i kompromistekstens artikel 7da, og kan derfor beklageligvis ikke støtte den endelige kompromistekst.
