

Bruselas, 3 de noviembre de 2021
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0114(COD)**

13110/21
ADD 1

**CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770**

NOTA PUNTO «I/A»

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Proyecto de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (primera lectura) - Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo = Declaraciones

Declaración de Austria

Como ya se indicó en diciembre de 2020, Austria apoya los objetivos de descarbonizar el transporte por carretera y reforzar el principio de «quien contamina paga». Austria reconoce que la Directiva revisada del eurodistintivo contribuirá a la consecución de los objetivos climáticos de la Unión. En este sentido, Austria celebra la introducción de una modulación de las tasas en función de las emisiones de CO₂ del transporte de mercancías pesadas y la obligación de percibir los costes externos en zonas con importantes daños medioambientales. Austria reconoce asimismo que se han logrado algunas mejoras en relación con los recargos, en particular la posibilidad de percibir recargos fuera de las zonas de montaña y con carácter adicional a los costes externos.

Sin embargo, la Directiva revisada mantiene también el principio fundamental de recuperación de los costes de los artículos 7 *ter* y 7 *sexies*, que en general sigue limitando las medidas de la política de transporte en el ámbito de la tarificación viaria.

A este respecto, el texto sobre recargos del artículo 7 *septies*, apartado 1, letra b), no resuelve adecuadamente la situación relacionada con el tráfico de la travesía alpina de Brennero, que resulta muy gravosa para la población local y el medio ambiente desde hace muchos años. Es de suma importancia que Austria aplique un recargo del 50 %. El nuevo texto requiere el acuerdo de todos los Estados miembros que formen parte de dicho corredor y de los que limiten con los Estados miembros en el territorio en el que se encuentre el tramo del corredor al que se vaya a aplicar dicho recargo del 50 %. Esto supone un obstáculo innecesario que podría llevar a que la disposición no se aplique nunca en la práctica. Resulta tanto más lamentable a la vista de los ambiciosos objetivos climáticos que hemos acordado a escala de la UE. Por tanto, dicha disposición no es aceptable para Austria.

Nuestro objetivo debe ser adoptar una Directiva que en la práctica conduzca a una reducción sostenible del tráfico de mercancías por carretera y contribuya a los objetivos del Pacto Verde, especialmente a la luz del objetivo de la UE de una reducción interna neta de las emisiones de gases de efecto invernadero, de aquí a 2030, de al menos un 55 %.

Además de lo expuesto, Austria no puede apoyar la obligación de introducir una tasa por utilización diaria (distintivo) para los turismos, ya que esto podría dar lugar a restricciones en los Estados miembros o a una carga administrativa para los sistemas vigentes.

Por las razones aducidas, Austria considera que el texto actual de la revisión no constituye una contribución válida para avanzar hacia una UE climáticamente neutra ni hacia una reducción sostenible del tráfico por carretera. En consecuencia, Austria vota en contra.

Declaración de Dinamarca

Dinamarca elogia a las Presidencias consecutivas por la tramitación de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, y en concreto a la Presidencia portuguesa por haber concluido las negociaciones tripartitas con el Parlamento Europeo el 16 de junio de 2021.

Dinamarca apoya plenamente las intenciones de la propuesta, en especial las medidas que pueden garantizar el recurso a los principios del «usuario pagador» y de que «quien contamina paga».

Dinamarca lamenta, no obstante, la introducción de una asignación obligatoria de los ingresos procedentes de las tasas por congestión. Dinamarca ha manifestado a lo largo de las negociaciones de la propuesta que está en contra de cualquier asignación de ingresos, ya que las decisiones sobre el uso de los ingresos debería ser una prerrogativa nacional exclusiva.

Si bien Dinamarca apoya en general la finalidad y los aspectos ecológicos del acuerdo, no puede, por lo expuesto, apoyar la asignación mencionada en el artículo 7 *quinquies bis* del texto transaccional y, en consecuencia, desafortunadamente no refrendará el texto transaccional definitivo.
