



Bruxelles, le 3 novembre 2021
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2017/0114(COD)

13110/21
ADD 1

CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770

NOTE POINT "I/A"

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Projet de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (première lecture) - Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil = Déclarations

Déclaration de l'Autriche

Ainsi qu'elle l'a déjà déclaré en décembre 2020, l'Autriche soutient les objectifs de décarbonation du transport routier et de renforcement du principe du pollueur-payeur. L'Autriche reconnaît que la directive "Eurovignette" révisée contribuera à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat. Dans cette perspective, l'Autriche se félicite de l'introduction d'un système modulant la taxation des poids lourds en fonction des émissions de CO₂ et de l'obligation de percevoir une redevance pour coûts externes dans les zones où l'environnement subit des dommages importants. L'Autriche reconnaît également que certaines améliorations ont été apportées en ce qui concerne les majorations, notamment la possibilité de percevoir des majorations en dehors des régions montagneuses et en plus des coûts externes.

Toutefois, la directive révisée conservera également le principe fondamental du recouvrement des coûts énoncé aux articles 7 *ter* et 7 *sexies*, qui, de manière générale, continue de fixer des limites aux mesures de politique des transports dans le domaine de la tarification routière.

À cet égard, le libellé de l'article 7 *septies*, paragraphe 1, point b), relatif aux majorations ne permet pas de remédier de manière adéquate à la situation du trafic sur la traversée alpine du Brenner, qui représente depuis de nombreuses années une lourde charge pour la population et pour l'environnement. Il est extrêmement important que l'Autriche applique une majoration de 50 %. Le nouveau texte exige l'accord de tous les États membres qui font partie de ce corridor et sont voisins des États membres sur le territoire desquels se situe le tronçon du corridor auquel cette majoration de 50% est appliquée. Il s'agit là d'une entrave inutile qui aurait pour conséquence que la disposition ne serait jamais appliquée dans la pratique. Cela est d'autant plus regrettable eu égard aux objectifs ambitieux que nous avons fixés en matière de climat au niveau de l'UE. Cette disposition n'est donc pas acceptable pour l'Autriche.

Notre objectif doit être d'adopter une directive qui, dans la pratique, conduit à une réduction durable du trafic routier de marchandises et contribue à la réalisation des objectifs du pacte vert, en particulier à la lumière de l'objectif de l'UE d'une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 55 % d'ici 2030.

En outre, l'Autriche ne peut soutenir l'obligation d'introduire un droit d'usage journalier (vignette) pour les voitures particulières, car cela pourrait entraîner des restrictions pour les États membres ou une charge administrative pour les systèmes existants.

Pour les raisons exposées ci-dessus, l'Autriche considère que le texte actuel de la révision ne constitue pas une contribution valable pour mettre l'UE sur la voie de la neutralité climatique ni pour s'orienter vers une réduction durable du trafic routier. Dès lors, l'Autriche vote contre.

Déclaration du Danemark

Le Danemark félicite les présidences successives qui ont traité la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, et tout spécialement la présidence portugaise qui, le 16 juin 2021, a conclu les négociations en trilogue avec le Parlement européen.

Le Danemark soutient largement les intentions de la proposition, en particulier les mesures susceptibles d'assurer l'application des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur.

Le Danemark déplore toutefois l'introduction d'une obligation d'affecter à une utilisation spécifique les recettes générées par les redevances de congestion. Le Danemark a fait savoir tout au long des négociations sur la proposition qu'il était opposé à toute affectation spécifique des recettes, étant donné que les décisions relatives à l'utilisation des recettes devraient être une prérogative nationale exclusive.

Si, d'une manière générale, le Danemark souscrit à l'objectif et aux éléments verts de l'accord, il ne peut donc pas soutenir l'affectation visée à l'article 7 *quinquies bis* du texte de compromis et n'est malheureusement pas en mesure de soutenir le texte de compromis final.
