



Brüsszel, 2021. november 3.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0114(COD)

13110/21
ADD 1

CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról (első olvasat) – A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása = Nyilatkozatok

Ausztria nyilatkozata

Ausztria – amint azt 2020 decemberében már kijelentette – támogatja a közúti közlekedés dekarbonizációjára és „a szennyező fizet” elv megerősítésére vonatkozó célkitűzéseket. Ausztria elismeri, hogy a felülvizsgált euromatrica-irányelv hozzá fog járulni az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez. Ebben az értelemben Ausztria üdvözli a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó díjak szén-dioxid-kibocsátás alapján történő modulációjának a bevezetését, valamint a jelentős környezeti károknak kitett területeken a külső költségek kiterhelésére vonatkozó kötelezettséget. Ausztria azt is elismeri, hogy a felárak tekintetében sikerült bizonyos előrelépést elérni, mindenekelőtt annak révén, hogy a hegyvidéki területeken kívül a külső költségeken felül felárakat lehet alkalmazni.

A felülvizsgált irányelv 7b. és 7e. cikke azonban emellett megtartja a költségmegtérülés elvét is, amely általánosságban továbbra is korlátozza a közlekedéspolitikai intézkedéseket az úthasználati díjak terén.

E tekintetben a 7f. cikk (1) bekezdésének b) pontjában szereplő, a felárakkal kapcsolatos szöveg nem kezeli megfelelően a Brenner alpesi átkelőn kialakult közlekedési helyzetet, amely évek óta súlyos terhet jelent a lakosság és a környezet számára egyaránt. Ausztria számára rendkívül fontos az 50 %-os felár alkalmazása. Az új szöveg értelmében minden olyan tagállam egyetértése szükséges, amely része az adott folyosónak és amely szomszédos azokkal a tagállamokkal, amelyek területén a folyosónak az 50 %-os felár hatálya alá tartozó szakasza fekszik. Ez szükségtelen akadályt jelent, amely ahhoz vezetne, hogy a rendelkezést a gyakorlatban soha nem alkalmazzák. Mindez rendkívül sajnálatos, tekintettel nem utolsósorban azokra az ambiciózus éghajlat-politikai célokra, amelyeket uniós szinten elfogadtunk. Ez a rendelkezés ezért Ausztria számára nem elfogadható.

Olyan irányelv elfogadására kell törekednünk, amely a gyakorlatban a közúti teherforgalom fenntartható csökkenését eredményezi és hozzájárul a zöld megállapodásban foglalt célok eléréséhez, különösen azon uniós célkitűzés fényében, hogy 2030-ra legalább 55 %-os Unión belüli nettó csökkentést érjünk el az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásában.

Ausztria ezenfelül nem tudja támogatni a napi használati díj (matrica) személygépkocsikra történő alkalmazásának a bevezetésére vonatkozó kötelezettséget, mivel az korlátozásokhoz vezethet a tagállamok számára vagy adminisztratív terheket róhat a már meglévő rendszerekre.

A fent ismertetett okokból Ausztria úgy véli, nem tekinthető úgy, hogy a felülvizsgált irányelv jelenlegi szövege érdemben hozzájárulna akár a klímasemleges EU megvalósításához, akár a közúti forgalom fenntartható csökkentéséhez. Ausztria ezért az elfogadás ellen szavaz.

Dánia nyilatkozata

Dánia elismerését fejezi ki azoknak az elnökségeknek, amelyek az 1999/62/EK irányelvnek a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslaton dolgoztak, és különösen a portugál elnökségnek az Európai Parlamenttel folytatott háromoldalú tárgyalások 2021. június 16-i lezárásáért.

Dánia nagymértékben támogatja a javaslat céljait, különösen azokat az intézkedéseket, amelyek biztosíthatják „a szennyező fizet” és „a felhasználó fizet” elv alkalmazását.

Dánia ugyanakkor sajnálatát fejezi ki a torlódási díjakból származó bevételek kötelező célhoz rendelésének bevezetése miatt. Dánia a javaslatról folytatott tárgyalások során mindvégig jelezte, hogy ellenzi a bevételek meghatározott célhoz rendelését, mivel a bevételek felhasználására vonatkozó döntések meghozatalának kizárólagos nemzeti előjognak kell lennie.

Noha Dánia általánosságban támogatja a megállapodás célját és környezetvédelmi elemeit, Dánia nem tudja támogatni a kompromisszumos szöveg 7da. cikke szerinti célhoz rendelést, így sajnos nem tudja támogatni a végleges kompromisszumos szöveget.
