

Bruksela, 3 listopada 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0114(COD)

13110/21
ADD 1

CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Projekt DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywy 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (pierwsze czytanie) – Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady = Oświadczenia

Oświadczenie Austrii

Jak już stwierdzono w grudniu 2020 r., Austria popiera cele dotyczące dekarbonizacji transportu drogowego i wzmocnienia zasady „zanieczyszczający płaci”. Austria uznaje, że zmieniona dyrektywa w sprawie eurowiniety przyczyni się do realizacji unijnych celów klimatycznych. W tym kontekście Austria z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie kształtowania opłat od pojazdów ciężarowych w oparciu o poziom emisji CO₂ oraz obowiązku pokrywania kosztów zewnętrznych na obszarach, w których odnotowuje się znaczne szkody środowiskowe. Austria dostrzega również, że wprowadzono pewne ulepszenia w odniesieniu do dopłat, a w szczególności możliwość nakładania dopłat poza regionami górskimi oraz w uzupełnieniu kosztów zewnętrznych.

Jednak w zmienionej dyrektywie utrzymana zostanie także podstawowa zasada odzyskiwania kosztów przewidziana w art. 7b i 7e, co ogólnie oznacza kontynuację ograniczania środków polityki transportowej w dziedzinie opłat drogowych.

W tym kontekście tekst dotyczący dopłat zawarty w art. 7f ust. 1 lit. b) nie uwzględnia w odpowiedni sposób sytuacji ruchu drogowego na alpejskim przejściu Brenner, która to sytuacja od wielu lat stanowi duże obciążenie dla mieszkańców i środowiska. Zastosowanie dopłaty w wysokości 50% jest dla Austrii sprawą nadrzędnej wagi. Zgodnie z nowym tekstem wymagana jest zgoda wszystkich państw członkowskich należących do wspomnianego korytarza oraz sąsiadujących państw członkowskich, na których terytoriach znajduje się odcinek korytarza, do którego zastosowanie ma dopłata w wysokości 50%. Stanowi to niepotrzebną przeszkodę, która sprawi, że przepis ten nigdy nie będzie stosowany w praktyce. Jest to szczególnie godne ubolewania w kontekście ambitnych celów klimatycznych, które uzgodniliśmy na szczecelu UE. Austria nie może więc zaakceptować tego przepisu.

Naszym celem musi być przyjęcie dyrektywy, która w praktyce doprowadzi do zrównoważonego ograniczenia ruchu pojazdów transportujących towary i przyczyni się do realizacji założeń Zielonego Ładu, zwłaszcza w świetle celu UE polegającego na zmniejszeniu krajowych emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej -55 % do 2030 r.

Dodatkowo Austria nie może poprzeć obowiązku wprowadzenia dziennej opłaty (winiety) od użytkowników samochodów osobowych, gdyż może to skutkować ograniczeniami dla państw członkowskich lub obciążeniem administracyjnym już istniejących systemów.

Z powyższych powodów Austria nie uważa, aby bieżące brzmienie tekstu zmieniającego dyrektywy było wartościowym wkładem w dążenie do zapewnienia neutralności klimatycznej UE ani do trwałego ograniczenia ruchu drogowego. W związku z tym Austria głosuje przeciw.

Oświadczenie Danii

Dania wyraża uznanie dla kolejnych prezydencji za prace nad proponowaną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającą dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, a w szczególności dla prezydencji portugalskiej za zakończenie rozmów trójstronnych z Parlamentem Europejskim w dniu 16 czerwca 2021 r.

Dania zdecydowanie popiera założenia przedmiotowego wniosku, a zwłaszcza środki, które mogą zapewnić stosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”.

Dania wyraża jednak ubolewanie z powodu wprowadzenia obowiązkowego ukierunkowywania dochodów pozyskiwanych z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych. Dania sygnalizowała podczas negocjacji w sprawie wniosku, że jest przeciwna jakiegokolwiek ukierunkowywaniu dochodów, ponieważ decyzje w sprawie wykorzystywania dochodów powinny stanowić wyłączną kompetencję krajową.

Chociaż Dania zasadniczo popiera cel i ekologiczne aspekty porozumienia, nie może w związku z powyższym poprzeć ukierunkowywania, o którym mowa w art. 7da tekstu kompromisowego; dlatego też Dania nie jest niestety w stanie poprzeć ostatecznego tekstu kompromisowego.
