



Bruxelles, 3 noiembrie 2021
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2017/0114(COD)

13110/21
ADD 1

CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770

NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Proiect de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (prima lectură) – Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului = Declarații

Declarația Austriei

După cum a precizat deja în decembrie 2020, Austria sprijină obiectivele de decarbonizare a transportului rutier și de consolidare a principiului „poluatorul plătește”. Austria recunoaște că Directiva revizuită privind eurovinieta va contribui la atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii. În acest sens, Austria salută introducerea unei modulări a taxării transportului de mărfuri grele în funcție de emisiile de CO₂ și obligația de a percepe taxe bazate pe costurile externe în zonele cu daune semnificative asupra mediului. Austria recunoaște, de asemenea, că s-au realizat anumite îmbunătățiri în ceea ce privește suplimentele, în special posibilitatea de a aplica suplimente în afara regiunilor montane și în plus față de costurile externe.

Cu toate acestea, directiva revizuită va menține, de asemenea, principiul fundamental al recuperării costurilor prevăzut la articolele 7b și 7e, care, în general, continuă să stabilească limite pentru măsurile de politică în materie de transporturi în domeniul taxării rutiere.

În această privință, textul privind suplimentele de la articolul 7f alineatul (1) litera (b) nu abordează în mod adecvat situația traficului în pasul alpin Brenner, care reprezintă de mulți ani o problemă importantă pentru populație și totodată pentru mediu. Este extrem de important ca Austria să aplice un supliment de 50 %. Noul text necesită acordul tuturor statelor membre care fac parte din coridorul respectiv și care se învecinează cu statele membre pe al căror teritoriu se încadrează secțiunea coridorului căreia i se aplică acest supliment de 50 %. Aceasta reprezintă un obstacol inutil care ar avea ca rezultat faptul că dispoziția nu va fi pusă niciodată în practică. Acest lucru este mai mult decât regretabil, nu în ultimul rând având în vedere obiectivele climatice ambițioase asupra cărora am convenit la nivelul UE. Prin urmare, această dispoziție nu este acceptabilă pentru Austria.

Obiectivul nostru trebuie să fie acela de a adopta o directivă care, în practică, să conducă la o reducere durabilă a traficului rutier de mărfuri și să contribuie la obiectivele Pactului verde, în special având în vedere obiectivul UE de reducere internă netă a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030.

În plus, Austria nu poate sprijini obligația de a introduce o taxă de utilizare zilnică (vinieta) pentru autoturisme, deoarece acest lucru ar putea duce la restricții pentru statele membre sau la o povară administrativă pentru sistemele deja existente.

Din motivele prezentate mai sus, Austria nu consideră că textul actual al revizuirii reprezintă o contribuție pertinentă nici pe calea către o UE neutră din punct de vedere climatic și nici în direcția unei reduceri durabile a traficului rutier. Prin urmare, Austria votează împotriva.

Declarația Danemarcei

Danemarca felicită președințiile consecutive pentru tratarea propunerii de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri și, de asemenea, președinția portugheză pentru încheierea negocierilor din cadrul trilogului cu Parlamentul European la 16 iunie 2021.

Danemarca sprijină în mare măsură intențiile propunerii, în special măsurile care pot asigura utilizarea principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”.

Cu toate acestea, Danemarca regretă introducerea unei alocări obligatorii a veniturilor provenite din taxele de congestionare. Danemarca a făcut cunoscut, pe parcursul negocierilor propunerii, faptul că se opune oricărei alocări a veniturilor, întrucât deciziile privind utilizarea veniturilor ar trebui să fie o prerogativă națională exclusivă.

Deși sprijină, în general, scopul și elementele ecologice ale acordului, Danemarca nu poate sprijini alocarea menționată la articolul 7da din textul de compromis și, din păcate, nu este în măsură să sprijine textul final de compromis.
