



Bruxelles, 3 novembre 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0114(COD)**

**13110/21
ADD 1**

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

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Progetto di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture (prima lettura) - Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio = Dichiarazioni

Dichiarazione dell'Austria

Come già affermato nel dicembre 2020, l'Austria sostiene gli obiettivi di decarbonizzare il trasporto su strada e rafforzare il principio "chi inquina paga". L'Austria riconosce che la revisione della direttiva Eurobollo contribuirà al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione. In tal senso l'Austria accoglie con favore l'introduzione di una modulazione fondata sulle emissioni di CO₂ nella tariffazione del trasporto pesante di merci e l'obbligo di imporre un onere per i costi esterni nelle zone che presentano danni ambientali significativi. L'Austria riconosce inoltre che sono stati conseguiti alcuni miglioramenti per quanto riguarda le maggiorazioni, in particolare la possibilità di applicare maggiorazioni al di fuori delle regioni montane e in aggiunta ai costi esterni.

Tuttavia, la direttiva riveduta manterrà anche il principio fondamentale del recupero dei costi negli articoli 7 *ter* e 7 *sexies*, che in generale continua a limitare le misure di politica dei trasporti nel settore della tariffazione stradale.

A tale riguardo, il testo sulle maggiorazioni di cui all'articolo 7 *septies*, paragrafo 1, lettera b), non è sufficiente per affrontare adeguatamente la situazione del traffico al passo alpino del Brennero, che da molti anni rappresenta un pesante onere per la popolazione e per l'ambiente. È della massima importanza per l'Austria applicare una maggiorazione del 50 %. Il nuovo testo richiede l'accordo di tutti gli Stati membri che fanno parte di tale corridoio e che confinano con gli Stati membri nel cui territorio si trova la sezione del corridoio cui si applichi la maggiorazione del 50 %, il che rappresenta un ostacolo superfluo che porterebbe tale disposizione a non essere mai applicata nella pratica. Ciò è più che deplorabile, non da ultimo alla luce degli ambiziosi obiettivi climatici che abbiamo concordato a livello dell'UE. Questa disposizione non è pertanto accettabile per l'Austria.

Il nostro obiettivo deve essere quello di adottare una direttiva che porti nella pratica a una riduzione sostenibile del traffico merci su strada e contribuisca agli obiettivi del Green Deal, soprattutto alla luce dell'obiettivo dell'UE di conseguire una riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % entro il 2030.

Oltre a ciò, l'Austria non può sostenere l'obbligo di introdurre un diritto di utenza giornaliero (bollo di circolazione) per le autovetture, in quanto ciò potrebbe comportare restrizioni per gli Stati membri o oneri amministrativi per i sistemi già esistenti.

Per i motivi sopra esposti, l'Austria non ritiene che l'attuale testo della revisione rappresenti un valido contributo nel percorso verso un'UE climaticamente neutra né verso una riduzione sostenibile del traffico stradale. Pertanto, l'Austria esprime voto contrario.

Dichiarazione della Danimarca

La Danimarca elogia le presidenze consecutive che hanno trattato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, e in particolare la presidenza portoghese per aver concluso i negoziati di trilogia con il Parlamento europeo il 16 giugno 2021.

La Danimarca sostiene fortemente le intenzioni della proposta, in particolare le misure che possano garantire l'applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga".

La Danimarca si rammarica tuttavia dell'introduzione di una destinazione obbligatoria degli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico. Nell'intero corso dei negoziati sulla proposta la Danimarca ha reso noto di essere contraria a qualsiasi destinazione degli introiti, in quanto le decisioni sul loro utilizzo dovrebbero essere una prerogativa nazionale esclusiva.

Sebbene appoggi in linea generale la finalità e gli elementi verdi dell'accordo, la Danimarca non può dare il suo sostegno alla destinazione di cui all'articolo 7 *quinquies bis* del testo di compromesso e, pertanto, non è purtroppo in grado di sostenere il testo di compromesso finale.
