



Brüssel, den 3. November 2021
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0114(COD)

13110/21
ADD 1

CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Entwurf einer RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (**erste Lesung**)
– Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates
= Erklärungen

Erklärung Österreichs

Wie bereits im Dezember 2020 erklärt, unterstützt Österreich die Ziele der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und der Stärkung des Verursacherprinzips. Österreich erkennt an, dass die überarbeitete Eurovignetten-Richtlinie dazu beitragen wird, die Klimaziele der Union zu erreichen. In diesem Sinne begrüßt Österreich die Einführung einer CO₂-abhängigen Differenzierung bei der Erhebung von Gebühren für den Schwerlastverkehr und die Verpflichtung zur Erhebung externer Kosten in Gebieten mit erheblichen Umweltschäden. Österreich erkennt ferner an, dass in Bezug auf die Aufschläge gewisse Verbesserungen erzielt worden sind, insbesondere die Möglichkeit, Aufschläge außerhalb von Bergregionen und zusätzlich zu externen Kosten zu erheben.

In den Artikeln 7b und 7e der überarbeiteten Richtlinie wird jedoch auch das Grundprinzip der Kostendeckung beibehalten, das verkehrspolitische Maßnahmen im Bereich der Straßenbenutzungsgebühren allgemein weiterhin einschränkt.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Text zu Aufschlägen in Artikel 7f Absatz 1 Buchstabe b der Verkehrssituation am Brenner-Alpenpass, die seit vielen Jahren eine große Belastung für die Bevölkerung und die Umwelt darstellt, nicht ausreichend Rechnung trägt. Für Österreich ist es von größter Bedeutung, einen Aufschlag von 50 % anzuwenden. Der neue Text erfordert die Zustimmung aller Mitgliedstaaten, die Teil dieses Korridors sind und die an die Mitgliedstaaten angrenzen, in deren Hoheitsgebiet der Abschnitt des Korridors liegt, für den der Aufschlag von 50 % gilt. Dies stellt eine unnötige Hürde dar, die dazu führen würde, dass die Vorschrift in der Praxis nie angewandt würde. Dies ist mehr als bedauerlich, nicht zuletzt angesichts der ehrgeizigen Klimaziele, die wir auf EU-Ebene vereinbart haben. Die betreffende Bestimmung ist für Österreich daher nicht akzeptabel.

Es muss unser Ziel sein, eine Richtlinie zu verabschieden, die in der Praxis zu einer nachhaltigen Verringerung des Straßengüterverkehrs führt und zu den Zielen des Grünen Deals beiträgt, insbesondere vor dem Hintergrund des EU-Ziels, die Treibhausgasemissionen in der EU bis 2030 netto um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern.

Darüber hinaus kann Österreich die Verpflichtung zur Einführung einer Tagesnutzungsgebühr (Vignette) für Personenkraftwagen nicht unterstützen, da dies Einschränkungen für die Mitgliedstaaten oder einen Verwaltungsaufwand für bereits bestehende Systeme bedeuten könnte.

Aus den oben dargelegten Gründen betrachtet Österreich den überarbeiteten Text in seiner aktuellen Fassung nicht als sinnvollen Beitrag zum Erreichen einer klimaneutralen EU und einer nachhaltigen Verringerung des Straßenverkehrs. Daher stimmt Österreich dagegen.

Erklärung Dänemarks

Dänemark spricht den aufeinanderfolgenden Vorsitzen für die Bearbeitung des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge und insbesondere dem portugiesischen Vorsitz für den Abschluss der Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament am 16. Juni 2021 seine Anerkennung aus.

Dänemark unterstützt nachdrücklich die Ziele des Vorschlags, insbesondere die Maßnahmen, mit denen die Anwendung des Verursacher- und des Benutzerprinzips sichergestellt werden kann.

Dänemark bedauert jedoch die Einführung einer obligatorischen Zweckbindung der Einnahmen aus Staugebühren. Dänemark hat während der gesamten Verhandlungen über den Vorschlag deutlich gemacht, dass es jegliche Zweckbindung von Einnahmen ablehnt, da Entscheidungen über deren Verwendung ausschließlich auf nationaler Ebene getroffen werden sollten.

Dänemark unterstützt zwar grundsätzlich den Zweck und die ökologischen Komponenten der Einigung, kann die Zweckbindung nach Artikel 7da des Kompromisstextes jedoch nicht unterstützen und den endgültigen Kompromisstext daher leider nicht unterstützen.
