



Bruselas, 28 de junio de 2022
(OR. fr, en)

10759/22

**Expediente interinstitucional:
2021/0211(COD)**

**CLIMA 330
ENV 683
ENER 344
TRANS 455
AGRI 300
COMPET 553
ECOFIN 684
CODEC 1038**

NOTA

De: Secretaría General del Consejo

A: Delegaciones

N.º doc. Ción.: 10875/21 - COM(2021) 551 final

Asunto: Paquete de medidas «Objetivo 55» - RCDE
Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
- Orientación general
- Declaración

DECLARACIÓN DE FINLANDIA, ESTONIA Y LETONIA

sobre la navegación de invierno en el RCDE

Finlandia, Estonia y Letonia respaldan la ampliación del comercio de derechos de emisión al transporte marítimo. Finlandia, Estonia y Letonia destacan que la Directiva debe garantizar la igualdad de condiciones en el transporte marítimo y no discriminar a los Estados miembros en función de su localización geográfica. A este respecto, un asunto esencial a lo largo de las negociaciones ha sido garantizar que la carga adicional causada por las condiciones de hielo se tenga debidamente en cuenta en el comercio de derechos de emisión. Ello debería significar ajustar la obligación de entregar derechos de emisión del RCDE tanto sobre la base de la estructura de los buques certificados para hielo como sobre la base de la navegación en condiciones de hielo.

Especialmente en las regiones en las que prevalecen las condiciones de hielo durante períodos de tiempo más largos al año y durante inviernos duros, una parte importante de la carga causada por la navegación invernal se debe a la navegación en condiciones de hielo.

Las condiciones de hielo en las zonas septentrionales de la Unión y la necesidad de acomodarlas de manera justa también persistirán en los próximos años y décadas. Por consiguiente, sostenemos que no basta con contemplar este asunto en la legislación de la UE de manera temporal. Los buques certificados para hielo seguirán siendo necesarios para evitar accidentes que provoquen vertidos de petróleo y sustancias químicas que serían especialmente devastadores para el medio marino del mar Báltico, que ha sido definido como zona especial en diversos anexos del Convenio MARPOL y designado como zona marítima especialmente sensible.

Por lo tanto, Finlandia, Estonia y Letonia hacen especial hincapié en la necesidad de tener en cuenta equitativamente en la Directiva tanto la navegación en condiciones de hielo como las características especiales de los buques certificados para hielo. Por otra parte, Finlandia, Estonia y Letonia subrayan la necesidad de que estos elementos se tengan en cuenta en la Directiva incluso después de 2030.