



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 28 czerwca 2022 r.
(OR. fr, en)

10759/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0211(COD)

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

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Delegacje

Nr dok. Kom.: 10875/21 - COM(2021) 551 final

Dotyczy: Pakiet „Gotowi na 55” – EU ETS
Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757 –
Podejście ogólne
– Oświadczenie

OŚWIADCZENIE FINLANDII, ESTONII I ŁOTWY w sprawie żeglugi zimowej w ETS

Finlandia, Estonia i Łotwa popierają rozszerzenie handlu emisjami na transport morski. Finlandia, Estonia i Łotwa podkreślają, że przedmiotowa dyrektywa musi zapewniać równe warunki działania w transporcie morskim i nie może wprowadzać dyskryminacji wśród państw członkowskich w oparciu o położenie geograficzne. W tym względzie jedną z najważniejszych kwestii w trakcie negocjacji było zagwarantowanie, aby dodatkowe obciążenia związane z zalodzeniem zostały należycie uwzględnione w systemie handlu emisjami. Powinno to oznaczać dostosowywanie obowiązku umarzania uprawnień w ramach ETS zależnie od struktury statków klasy lodowej i od żeglugi na akwenach pokrytych lodem.

Taka żegluga jest powodem znacznej części obciążeń związanych z żeglugą zimową, zwłaszcza w regionach, w których zalodzenie utrzymuje się co roku najdłużej, a także podczas surowych zim.

Zalodzenie w północnych obszarach Unii i konieczność jego sprawiedliwego uwzględnienia będą występować również w kolejnych latach i dziesięcioleciach. Dlatego też uważamy, że uchwalanie unijnych przepisów tymczasowych w tym zakresie nie wystarczy. Statki klasy lodowej będą nadal niezbędne, by unikać wypadków powodujących wycieki ropy lub substancji chemicznych, które byłyby szczególnie katastroficzne dla środowiska morskiego w Morzu Bałtyckim określonym jako obszar specjalny na mocy różnych załączników do konwencji MARPOL i uznanym za szczególnie wrażliwy obszar morski.

W związku z tym Finlandia, Estonia i Łotwa stanowczo podkreślają, że w dyrektywie należy sprawiedliwie uwzględnić żeglugę na akwenach pokrytych lodem oraz szczególne cechy statków klasy lodowej. Ponadto Finlandia, Estonia i Łotwa podkreślają, że kwestie te należy uwzględnić w dyrektywie nawet w okresie po 2030 r.