



Bruxelles, 28 giugno 2022
(OR. fr, en)

10759/22

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0211(COD)**

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

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. Comm.:	10875/21 - COM(2021) 551 final
Oggetto:	Pacchetto "Pronti per il 55%" — ETSProposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757 – Orientamento generale – Dichiarazione

DICHIARAZIONE DI FINLANDIA, ESTONIA E LETTONIA sulla navigazione invernale nell'ambito dell'ETS

Finlandia, Estonia e Lettonia sostengono l'estensione dello scambio di quote di emissione al trasporto marittimo. Finlandia, Estonia e Lettonia sottolineano che la direttiva deve garantire parità di condizioni nel trasporto marittimo e non discriminare gli Stati membri in base all'ubicazione geografica. A tale riguardo, nel corso dei negoziati, è stato fondamentale garantire che l'onere aggiuntivo causato dalla presenza di ghiaccio sia debitamente preso in considerazione nello scambio di quote di emissione, il che comporterebbe l'adeguamento dell'obbligo di restituzione delle quote ETS in base sia alla struttura delle navi di classe ghiaccio sia alla navigazione in presenza di ghiaccio.

Soprattutto nelle regioni in cui la presenza di ghiaccio prevale per la maggior parte dell'anno e durante gli inverni rigidi gran parte dell'onere causato dalla navigazione invernale è dovuto alla navigazione in presenza di ghiaccio.

La presenza di ghiaccio nelle zone settentrionali dell'Unione e la necessità di tenerne conto in modo equo perdureranno però anche nei prossimi anni e decenni. Riteniamo pertanto che non sia sufficiente prevedere disposizioni al riguardo nella legislazione dell'UE in via temporanea. Le navi di classe ghiaccio continueranno ad essere necessarie per evitare gli incidenti che causano fuoriuscite di petrolio e di sostanze chimiche potenzialmente devastanti per l'ambiente marino del Mar Baltico, che è stato definito zona speciale in vari allegati della convenzione MARPOL e designato come zona marittima particolarmente sensibile.

Pertanto, Finlandia, Estonia e Lettonia sottolineano con forza la necessità di tenere equamente conto nella direttiva sia della navigazione in presenza di ghiaccio che delle caratteristiche speciali delle navi di classe ghiaccio. Inoltre, Finlandia, Estonia e Lettonia sottolineano la necessità di tenerne conto nella direttiva anche dopo il 2030.
