

**Stanowisko Województwa Zachodniopomorskiego
w sprawie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady
1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym na Morzu Bałtyckim,
Morzu Północnym i Kanale La Manche do 0,1 %**

Mając na uwadze zapisy Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską oraz uszczegółowienie zawarte w Komunikacie Komisji Europa 2020 Strategia na rzecz Inteligentnego i Zrównoważonego Rozwoju Sprzyjającego Włączeniu Społecznemu, a odnoszące się w szczególności do: zasady harmonijnego, zrównoważonego i stałego rozwoju, zasady konkurencyjności, zasady spójności gospodarczej i społecznej oraz solidarności między Państwami Członkowskimi;

Pamiętając o zasadzie wysokiego poziomu ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego;

Rozumiejąc potrzebę prowadzenia działań mających za zadanie ochronę środowiska naturalnego stanowiących wspólne dobro społeczne;

oraz mając na uwadze cele polityki morskiej i transportowej Unii Europejskiej;

Województwo Zachodniopomorskie zauważa, że implementacja przedmiotowych przepisów wpłynie na wzrost stawek frachtowych (nawet o 40-50 %) oraz cen usług dla pasażerów promowych, co w konsekwencji doprowadzi do spadku konkurencyjności polskich armatorów na europejskim i globalnym rynku żeglugowym. Przedstawione zmiany będą spowodowane w szczególności: wzrostem kosztów paliwa (średnio o 25%) i całkowitych kosztów eksploatacyjnych jednostek pływających, poniesieniem wysokich nakładów na modernizację floty (instalacja uzdatniania paliwa do wymaganego poziomu to koszt ok 5 mln funtów na jednostkę) oraz koniecznością wycofania z użycia jednostek, dla których przebudowa nie będzie możliwa ze względów technologicznych, a także poniesieniem dodatkowych kosztów związanych z przeszkoleniem załóg, certyfikacji i klasyfikacji. W tym kontekście zaznaczyć należy dysproporcje pomiędzy przepisami dotyczącymi Morza Bałtyckiego, Północnego i Kanału La Manche, a regulacjami obejmującymi swym zakresem resztę Europy. W obszarach SECA narzucony limit 0,1% zawartości siarki w paliwach żeglugowych obowiązywać będzie już w 2015 r podczas gdy w pozostałej części Europy limit zawartości siarki w wysokości 3,5 % pozostaje bez zmian do 2020 r.

Zważywszy na powyższe Województwo Zachodniopomorskie uważa, że kosztów będących następstwem tak wyśrubowanych przepisów nie można przerzucić w całości na mieszkańców i przedsiębiorców północnych regionów Europy i wyraża sprzeciw budowie w obrębie Wspólnoty Europejskiej różnych warunków funkcjonowania przedsiębiorców, portów oraz życia mieszkańców.

Województwo Zachodniopomorskie stoi na stanowisku, że koszty ochrony środowiska w UE powinny być ponoszone wspólnie, zgodnie z zasadą, że zanieczyszczający wspierają finansowo tych, którzy spełniają wyższe standardy środowiskowe

Tym samym Województwo Zachodniopomorskie apeluje o stworzenie i wdrożenie systemu wsparcia finansowego dla armatorów pływających w strefach SECA, z wykorzystaniem finansowych instrumentów UE, tak aby mieszkańcy i przedsiębiorcy północnych regionów Europy nie ponosili wyższych kosztów niż w innych regionach Unii Europejskiej.

Województwo Zachodniopomorskie zwraca również uwagę, że ww. regulacje mogą doprowadzić do rezultatów sprzecznych z założeniami polityki transportowej UE ukierunkowanej na przeniesienie potoków ładunkowych z lądu na wodę i spowodują przeniesienie ciężaru przewozów na mniej ekologiczny i bardziej terenochłonny transport kolejowy i drogowy. W szczególności w przewozach promowych i bliskiego zasięgu, jak również w układzie Północ – Południe, gdzie istnieje zagrożenie przeniesienia potoków ładunkowych przez porty morskie spoza strefy SECA i dalej na transport, lądowy przyczyniając się do pogłębienia kongestii kontynentu

Tym samym stoimy na stanowisku konieczności ponownego zajęcia się przez KE i PE sprawą dyrektywy „siarkowej” w kontekście ograniczenia jej skutków ekonomicznych dla mieszkańców i gospodarkę regionów północnej Europy oraz jej finalnych skutków dla kierunków polityki transportowej UE

Stanowisko otrzymują:

1. Parlamentarzyści Województwa Zachodniopomorskiego
2. Minister Środowiska
3. Minister Gospodarki
4. Minister Rozwoju Regionalnego
5. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
6. Minister Skarbu Państwa