

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii, rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a nařízení (EU) 2015/757**

[COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)]

a

**návrhu rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění rozhodnutí (EU) 2015/1814 v souvislosti s množstvím povolenek, jež má být umístěno do rezervy tržní stability pro systém EU pro obchodování emisemi skleníkových plynů do roku 2030**

[COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)]

(2022/C 152/29)

Zpravodaj: **Stefan BACK**

Žádost o vypracování stanoviska	Evropský parlament, 13. 9. 2021 Rada, 20. 9. 2021
Právní základ	čl. 192 odst. 1 a článek 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná sekce	Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí
Přijato v sekci	25. 11. 2021
Přijato na plenárním zasedání	8. 12. 2021
Plenární zasedání č.	565
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	219/3/13

## 1. Závěry a doporučení

1.1. EHSV vítá ambici urychlit a zvýšit snižování emisí CO<sub>2</sub> za účelem dodržení cílů stanovených v evropském právním rámci pro klima a Zelené dohodě pro Evropu a plně podporuje celkový cíl snížit do roku 2030 emise CO<sub>2</sub> o 55 % a dosáhnout do roku 2050 uhlíkové neutrálního hospodářství.

1.2. EHSV podporuje navrhovaná opatření, a proto rovněž považuje za velmi důležité se problémy spojenými s plánovaným přechodem přiměřeně zabývat a vyřešit je. To je podle našeho názoru nezbytnou podmínkou úspěchu.

1.3. Je tedy důležité, aby byly velmi pečlivě analyzovány potenciální negativní důsledky navržených opatření pro konkurenceschopnost evropského průmyslu a poskytovatelů služeb jak v uhlíkově náročných odvětvích, tak obecně, a aby byla přijata opatření s cílem co možná nejvíce předcházet negativním dopadům na ekonomiku a negativním sociálním dopadům, jako je nezaměstnanost, energetická chudoba nebo chudoba v oblasti mobility.

1.4. EHSV bere na vědomí, že zdroje dostupné pro prohlubování dovedností a změnu kvalifikace a pro řešení negativních sociálních dopadů vyplývajících z návrhu systému ETS budou záviset na vývoji návrhů, jež stále čekají na projednání spolunormotvůrci, včetně vytvoření Sociálního fondu pro klimatická opatření. Ačkoli EHSV tyto návrhy jako takové schvaluje, stále má pochyby, zda budou dostupné zdroje dostatečné, i když budou návrhy financování schváleny bez výrazných změn.

1.5. Je také nezbytné zvážit způsob, jakým jsou klimatické otázky řešeny celosvětově, a vyhnout se rozdílům, které mohou evropské podniky přivést do nevýhodného postavení. EHSV v této souvislosti odkazuje mimo jiné na své stanovisko věnované mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM).

1.6. Zrychlené tempo a vysoká úroveň ambicí ohledně snížení CO<sub>2</sub> a omezená dostupnost povolenek na emise skleníkových plynů budou znamenat vyšší náklady pro všechna odvětví, na něž se systém ETS vztahuje. Pokud nebude významný počet států následovat příklad EU, což stále není jisté, ovlivní toto opatření negativně konkurenceschopnost na světovém trhu, i když budou některá odvětví chráněna mechanismem uhlíkového vyrovnání na hranicích. Mohou být zapotřebí opatření na podporu vývozu. EHSV poukazuje na to, že je nutné nalézt účinná řešení, jež jsou slučitelná s rámcem WTO. Evropská komise by v tomto směru měla neprodleně začít vyvíjet politickou aktivitu. Kromě toho je třeba odpovídajícím způsobem upravit všechny dvoustranné obchodní dohody EU.

1.7. EHSV si také klade otázku, zda může mít zvýšená úroveň nákladů vyvolaná změnami systému ETS negativní dopady na naděje na oživení po krizi COVID-19.

1.8. EHSV upozorňuje na skutečnost, že námořní doprava je jedním z odvětví, ve kterých je snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030 obzvláště obtížné a nákladné, ale přesto bylo oznámeno, že se toto odvětví stane do roku 2050 klimaticky neutrálním. Evropská komise by měla posoudit, zda by nyní plánované zahrnutí námořní dopravy mohlo vyvolat obecné zvýšení cen povolenek na emise s dopady na všechna odvětví zahrnutá do systému obchodování s emisemi.

1.9. EHSV v zásadě vítá návrh rozšířit použitelnost systému ETS na plavidla ze třetích zemí a na cesty z přístavů ve třetích zemích a do těchto přístavů, upozorňuje však na pokračující práci v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) s cílem dosáhnout celosvětového řešení ohledně emisí z námořní dopravy a vybízí EU, aby aktivně usilovala o dosažení řešení v rámci této organizace.

1.10. Pokud jde o zvolené řešení rozšířit systém ETS na odvětví budov a silniční dopravy pomocí paralelního systému s distributory paliva coby obchodními subjekty, EHSV konstatuje, že hlavním dopadem na subjekty odpovědné za budovy, dopravce nebo majitele osobních automobilů bude cenový signál, a to do míry, v jaké distributor paliva umožní, aby obchodní náklady ovlivnily cenu paliva se značnými dopady na domácnosti/spotřebitele a podniky.

1.11. Protože v tomto případě subjekty, na něž se vztahuje systém ETS, nejsou skutečnými subjekty v dotčených odvětvích – tj. v silniční dopravě nebo správě budov –, ale distributory paliva, je možnost subjektů, které v dotčeném odvětví jsou, ovlivnit svou situaci velmi omezená a v mnoha případech neexistuje. Zavádí se cenový signál, který má podobné dopady, jako například zvýšení daně. Obvyklá přidaná hodnota systému ETS tedy ve velké míře chybí.

1.12. Dopady rozšíření na silniční dopravu mohou být obzvláště významné v případě domácností, které si z finančních či jiných důvodů nemohou dovolit elektromobil nebo vozidlo s jiným alternativním palivem, nebo v případě těžké dopravy, ve které zejména u dálkové dopravy zatím nejsou k dispozici skutečné alternativy k fosilním palivům.

1.13. Co se týče rozšíření na odvětví silniční dopravy, EHSV poznamenává, že toto opatření bylo přijato navzdory skeptickým názorům soukromého sektoru, odborových svazů a nevládních organizací. Tyto názory měly, jak se zdá, malou váhu v porovnání s názory soukromých osob a akademické obce. Jelikož schvalování zákonů je politickým procesem s dopady na společnost, je EHSV toho názoru, že by při tomto rozhodování mělo být klíčové široké zohlednění dopadů na společnost, včetně ekonomiky a zaměstnanosti.

1.14. EHSV upozorňuje na to, že lodní doprava v rámci EU, budovy a silniční doprava budou i nadále předmětem nařízení o „sdílení úsilí“ a že výsledky ETS v těchto odvětvích budou započítány do úsilí členských států splnit povinnosti, které z uvedeného nařízení vyplývají. Na odvětví dopravy se mimoto vztahují emisní standardy, na budovy pak ustanovení o energetické účinnosti a na obě uvedené oblasti ještě navíc směrnice o obnovitelných zdrojích energie. EHSV tudíž poukazuje na to, že je třeba, aby Komise a členské státy zajistily bezproblémové a transparentní propojení systémů.

1.15. EHSV schvaluje návrh upravit objem a zlepšit stabilitu a předvídatelnost ohledně rezervy tržní stability. Stejně tak vítá vytvoření rezervy tržní stability, a to i pokud jde o obchodování s emisemi pro odvětví silniční dopravy a budov.

## 2. Obecné souvislosti

2.1. Komise předložila tyto dva návrhy, kterými se aktualizuje a rozšiřuje systém obchodování s emisemi:

- Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii, rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a nařízení (EU) 2015/757 (COM(2021) 551 – 2021/0211 (COD)) (návrh systému ETS)
- Návrh rozhodnutí, kterým se mění rozhodnutí (EU) 2015/1814 v souvislosti s množstvím povolenek, jež má být umístěno do rezervy tržní stability pro systém EU pro obchodování emisemi skleníkových plynů do roku 2030 (COM(2021) 571 – 2021/0202 (COD)) (návrh tržní stability)

2.2. Návrhy jsou součástí balíčku „Fit for 55“, jehož účelem je vytvořit regulační rámec pro dosažení cíle stanoveného v právním rámci pro klima s cílem snížit do roku 2030 emise CO<sub>2</sub> alespoň o 55 % v porovnání s úrovní v roce 1990, a to spravedlivým, nákladově účinným a konkurenceschopným způsobem.

2.3. Tohoto cíle má být dosaženo prostřednictvím třinácti legislativních návrhů, které jsou považovány za vzájemně propojené a jež obsahují opatření v oblasti stanovování cen, cílů a norem a podpůrná opatření.

2.4. Předmětem jsou zde návrhy, které mají stanovit silnější systém obchodování s emisemi a rozšířit obchodování s emisemi na odvětví námořní a silniční dopravy a na odvětví budov. Dalšími návrhy, které se týkají systému obchodování s emisemi v odvětví letectví, se zabývá samostatné stanovisko.

2.5. Tyto návrhy jsou spojeny s návrhy aktualizované směrnice o zdanění energie<sup>(1)</sup> a s návrhem mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích<sup>(2)</sup>. Jsou také spojeny s návrhem nařízení, kterým se zřizuje Sociální fond pro klimatická opatření<sup>(3)</sup>, jež má zmírnit negativní sociální dopady vyplývající z návrhu systému ETS.

2.6. Navýšení cíle, pokud jde o snížení emisí, ze 43 % na 61 % do roku 2030 znamená zvýšení ročního snížení emisí ze současných 2,2 % na 4,2 %. K tomu má dojít prostřednictvím snížení počtu povolenek, které budou každý rok k dispozici. Pokud jde o odvětví, která mají být chráněna navrhovaným mechanismem uhlíkového vyrovnání na hranicích (výroba cementu, elektřiny, hnojiv, železa, oceli a hliníku), bezplatné povolenky přestanou být přidělovány poté, co bude dokončeno postupné zavádění tohoto mechanismu. To bude platit i pro odvětví budov a silniční dopravy, kde se neočekává riziko úniku uhlíku.

2.7. Pokud jde o rozšíření systému obchodování s emisemi na odvětví silniční dopravy a odvětví budov, existuje také spojení s návrhem aktualizovaného nařízení o „sdílení úsilí“<sup>(4)</sup>.

## 3. Obecné připomínky

### *Návrh systému ETS v obecné rovině*

3.1. EHSV vítá ambici urychlit a zvýšit snižování emisí CO<sub>2</sub> za účelem dodržení cílů stanovených v evropském právním rámci pro klima a Zelené dohodě pro Evropu. EHSV plně podporuje celkový cíl snížit do roku 2030 emise CO<sub>2</sub> o 55 % a dosáhnout do roku 2050 uhlíkově neutrálního hospodářství. EHSV také podporuje zásadu „znečišťovatel platí“. Jak rovněž ukázala nedávná zpráva panelu IPCC, jsou zapotřebí naléhavá a důrazná opatření za účelem zmírnění změny klimatu.

3.2. Je tedy důležité, aby byly velmi pečlivě analyzovány potenciální negativní důsledky navržených opatření pro konkurenceschopnost evropského průmyslu a poskytovatelů služeb jak v uhlíkově náročných odvětvích, tak obecně, a aby byla přijata opatření s cílem co možná nejvíce předcházet negativním dopadům na ekonomiku a negativním sociálním dopadům, jako je nezaměstnanost, energetická chudoba nebo chudoba v oblasti mobility.

(1) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0563>.

(2) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1634050477623&uri=CELEX%3A52021PC0564>.

(3) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0568>.

(4) [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/proposal-amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/proposal-amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes_en.pdf).

3.3. Je také nezbytné zvážit způsob, jakým jsou klimatické otázky řešeny celosvětově, a vyhnout se rozdílům, které mohou evropské podniky přivést do nevýhodného postavení nebo vyvolat sociální problémy, například energetickou chudobu či chudobu v oblasti mobility. EHSV lituje toho, že těmto problémům bylo, jak se zdá, věnováno příliš málo pozornosti a navrhovaná řešení nejsou zcela dostatečná.

3.4. Pokud jde o sociální dopady, bude zjevně zapotřebí změna kvalifikace a prohlubování dovedností, aby se pracovníci mohli přizpůsobit novým požadavkům na dovednosti a splňovat je. Dopady na domácnosti, jako jsou vyšší náklady na elektřinu a mobilitu, pravděpodobně povedou k energetické chudobě a chudobě v oblasti mobility, která je rozšířená zejména ve vzdálených a řídko osídlených regionech. Existují plány na řešení těchto problémů prostřednictvím různých zmírňujících opatření, jež budou z velké části financována z příjmů ze systému ETS, včetně těch, které připadají členským státům, a těch, jež mají financovat navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření. EHSV bere na vědomí, že zdroje, které jsou k dispozici na řešení těchto problémů, budou záviset na vývoji návrhů, jež stále čekají na projednání spolunormotvůrci. EHSV se domnívá, že náklady na řešení těchto problémů budou vysoké a trvalé. EHSV má proto také pochyby, zda budou dostupné zdroje dostatečné, i když budou návrhy financování schváleny bez výrazných změn, přičemž je třeba mít na paměti počet zapojených osob a čas potřebný k plánované transformaci.

3.5. Zrychlené tempo a vysoká úroveň ambicí ohledně snížení CO<sub>2</sub> a omezená dostupnost povolenek na emise skleníkových plynů sice budou přínosné pro životní prostředí, budou ale také znamenat vyšší náklady pro všechna odvětví, na něž se systém ETS vztahuje. Ačkoli budou nákladové dopady omezeny dostupností bezplatných povolenek a v případě některých odvětví pomocí mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích, tato opatření se neuplatní na všechna odvětví, která využívají v různých procesech energii a jež budou čelit konkurenci ze třetích zemí na vnitřním trhu. Kromě toho tato opatření neochrání podniky EU před znevýhodněním v hospodářské soutěži na vnějších trzích kvůli zvýšené úrovni nákladů.

3.6. EHSV rovněž upozorňuje, že zůstává nezodpovězena otázka, zda se výrobky s nulovými emisemi stanou dostatečně atraktivními, aby vyrovnaly rozdíl v nákladech způsobený systémem ETS, nebo zda budou na světových trzích obecně zavedena opatření s nákladovými dopady odpovídajícími dopadům systému ETS. Pokud se tomu tak nestane, může se konkurenceschopnost evropských podniků na světových trzích setkat s problémy.

To vyvolává otázku, zda by měly být výrobky nebo služby, které mají být vyvezeny do třetích zemí, vyjmuty ze systému ETS, nebo zda by měla být zvážena jiná podpůrná opatření. Zdá se být diskutabilní, zda podpora inovací, která se jeví jako jediné podpůrné opatření slučitelné s rámcem WTO, postačuje k vyřešení možného problému v oblasti konkurenceschopnosti.

3.7. Další otázkou je, zda může mít zvýšená úroveň nákladů vyvolaná změnami systému ETS negativní dopady na naděje na oživení po krizi COVID-19. EHSV si klade otázku, zda bylo toto riziko dostatečně zohledněno.

3.8. EHSV s potěšením konstatuje, že návrh systému ETS stanoví, že příjmy ze systému ETS budou využity různými způsoby – prostřednictvím vlastních zdrojů Komise nebo v souladu s ustanoveními ohledně využití příjmů členskými státy – s cílem podpořit udržitelnost, včetně sociálních dopadů na přechod k uhlíkově neutrální společnosti.

3.9. EHSV zdůrazňuje, že výše uvedené připomínky by neměly být chápány jako zpochybňování naléhavé potřeby jednat s cílem zmírnit negativní dopady emisí na klima, ale jako varování před rizikem negativních dopadů v sociální oblasti i v oblasti konkurenceschopnosti, nebudeme-li se problémy, jako jsou ty uvedené výše, zabývat a řešit je.

#### *Rozšíření na námořní dopravu*

3.10. EHSV vítá, že se na všechna plavidla připlouvající do přístavů EU nebo z nich vyplouvající budou vztahovat stejná pravidla. Přesto bude výše nákladů majitelů nebo provozovatelů plavidel z EU jinak spadajících do systému ETS vyšší než úroveň nákladů jejich konkurentů z oblastí mimo EU, kteří navíc v některých případech snižují své náklady prostřednictvím sociálního dumpingu. EU musí dopadům snížené konkurenceschopnosti loďní dopravy EU věnovat pozornost.

3.11. Mělo by se rovněž vzít v úvahu, že námořní doprava je jedním z odvětví, ve kterých je snížení CO<sub>2</sub> obzvláště obtížné a nákladné, a že by tedy zahrnutí námořní dopravy mohlo vyvolat obecné zvýšení cen povolenek na emise s dopady na konkurenceschopnost odvětví zahrnutých do systému obchodování s emisemi obecně.

3.12. Podle návrhu systému ETS se obchodování v rámci tohoto systému v námořním odvětví omezuje na plavidla s hrubou prostorností nad 5 000 brutto tun v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757<sup>(5)</sup> o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy. To může vyvolat nepříznivé dopady v podobě zvýšené nové stavby plavidel pod 5 000 tun nebo rekonstrukce plavidel tak, aby nepřesahovala limit 5 000 brutto tun. Rozumným řešením by bylo výrazně tento limit snížit a uplatňovat ETS například na plavidla nad 400 brutto tun. Dalším řešením by mohlo být, že by se v souladu s tím přizpůsobila povinnost monitorování.

3.13. Ačkoli EHSV v zásadě vítá návrh rozšířit použitelnost systému ETS na plavidla ze třetích zemí a na cesty z přístavů ve třetích zemích a do těchto přístavů, upozorňuje na pokračující práci v rámci organizace IMO s cílem dosáhnout celosvětového řešení ohledně emisí z námořní dopravy a vybízí EU, aby aktivně usilovala o dosažení řešení v rámci organizace IMO.

#### *Rozšíření na budovy a silniční dopravu v souběžném systému*

3.14. Zvolené řešení v podobě paralelního systému s distributory paliva coby obchodními subjekty znamená, že hlavním dopadem na subjekty odpovědné za budovy, dopravce nebo majitele osobních automobilů bude cenový signál, a to do míry, v jaké distributor paliva umožní, aby obchodní náklady ovlivnily cenu paliva. Pokud se tak stane, může to mít značné dopady jak na domácnosti/spotřebitele, tak na podniky.

3.15. Co se týče rozšíření na odvětví silniční dopravy, EHSV poznamenává, že toto opatření bylo přijato navzdory skeptickým názorům soukromého sektoru, odborových svazů a nevládních organizací. Tyto názory měly, jak se zdá, malou váhu v porovnání s názory soukromých občanů a akademické obce. Jelikož schvalování zákonů je politickým procesem s dopady na společnost, je EHSV toho názoru, že by při tomto rozhodování mělo být klíčové široké zohlednění dopadů na společnost, včetně ekonomiky a zaměstnanosti.

3.16. Dopady mohou být obzvláště významné v případě domácností, které si z finančních či jiných důvodů nemohou dovolit elektromobil nebo vozidlo s jiným alternativním palivem, nebo v případě těžké dopravy, ve které zejména u dálkové dopravy zatím nejsou k dispozici skutečné alternativy k fosilním palivům.

3.17. Je pravděpodobné, že zvýšená poptávka povede rovněž ke zvýšení cen alternativních paliv, zejména s ohledem na přísné právní předpisy v oblasti obnovitelných paliv, které omezují jejich dostupnost a vyvolávají vyšší náklady.

3.18. Zásadním prvkem a zásadní přidanou hodnotou systému ETS se zdá být skutečnost, že vybízí subjekty v dotčených odvětvích, aby přijaly opatření s cílem snížit zátěž, kterou tento systém klade, tím, že změní své chování nebo se budou rozvíjet různými způsoby. Protože v tomto případě subjekty, na něž se vztahuje systém ETS, nejsou skutečnými subjekty v dotčených odvětvích – tj. v silniční dopravě nebo správě budov –, ale distributory paliva, je možnost subjektů, které v dotčeném odvětví jsou, ovlivnit svou situaci velmi omezená a v mnoha případech neexistuje. Zavádí se cenový signál, který má podobné dopady, jako například zvýšení daně. Obvyklá přidaná hodnota systému ETS tedy ve velké míře chybí.

#### *Styčné body mezi ETS v námořní dopravě, v odvětví budov a v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842<sup>(6)</sup> o „sdílení úsilí“*

3.19. EHSV bere na vědomí, že lodní doprava v rámci EU, budovy a silniční doprava budou i nadále předmětem nařízení o „sdílení úsilí“ a že se na tato odvětví budou vztahovat i další nové předpisy, vypracované v rámci balíčku „Fit for 55“. Jedná se mj. o směrnici o energetické účinnosti<sup>(7)</sup>, směrnici o obnovitelných zdrojích energie<sup>(8)</sup> nebo právní předpisy upravující emise u motorových vozidel. Zdá se, že to znamená, že úrovně emisí vyplývající z ETS v těchto odvětvích budou započítány do úsilí členských států splnit povinnosti, které z uvedeného nařízení vyplývají. Zřejmě to znamená také to, že si členské státy zachovávají regulační způsobilost ukládat těmto odvětvím další povinnosti, a tak jim pomoci dosáhnout závazků

<sup>(5)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

<sup>(7)</sup> COM(2021) 558 final.

<sup>(8)</sup> COM(2021) 557 final.

vyplývajících z nařízení o „sdílení úsilí“, přičemž budou současně platit ustanovení tohoto nařízení týkající se flexibility a spravedlnosti. EHSV tudíž upozorňuje, že je důležité, aby Komise a členské státy zajistily bezproblémové a transparentní propojení různých systémů.

#### *Návrh tržní stability*

3.20. EHSV bere na vědomí úpravu výpočtu celkového počtu povolenek s cílem umožnit rezervě tržní stability zabývat se rovněž leteckým a námořním odvětvím a změnit tzv. míru příjmu za účelem zavedení prvku flexibility vytvořením rezervního množství pro příjem rezervy tržní stability.

3.21. Stejně tak vítá vytvoření rezervy tržní stability jako takové, a to i pokud jde o obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy.

3.22. EHSV vítá změny rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814 <sup>(9)</sup> o rezervě tržní stability a záměr zohlednit potřeby letecké a námořní dopravy a odvětví budov a silniční dopravy. EHSV oceňuje cíl zlepšit předvídatelnost a stabilitu, pokud jde o dostupnost povolenek. EHSV je rovněž potěšen návrhem prodloužit zdvojnásobení procent a povolenek s cílem umožnit, aby byl do rezervy tržní stability umístěn dostatečný počet povolenek.

V Bruselu dne 8. prosince 2021.

*Předsedkyně*  
*Evropského hospodářského a sociálního výboru*  
Christa SCHWENG

---

<sup>(9)</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a rady (EU) 2015/1814 ze dne 6. října 2015 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1).