

Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757

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

et sur la

proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision (UE) 2015/1814 en ce qui concerne la quantité de quotas à placer dans la réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union jusqu'en 2030

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

(2022/C 152/29)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Consultation	Parlement européen, 13.9.2021 Conseil, 20.9.2021
Base juridique	Article 192, paragraphe 1, et article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Section «Agriculture, développement rural et environnement»
Adoption en section	25.11.2021
Adoption en session plénière	8.12.2021
Session plénière n°	565
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	219/3/13

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le CESE se félicite de l'ambition d'accélérer et d'accroître la réduction des émissions de CO₂ de manière à respecter les objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat et le pacte vert pour l'Europe, et soutient pleinement l'objectif global visant à réduire de 55 % les émissions de CO₂ d'ici à 2030 et à parvenir à une économie neutre en carbone d'ici à 2050.

1.2. Le CESE soutient les mesures proposées et estime, pour cette raison, qu'il est extrêmement important que les problèmes inhérents à la transition envisagée soient traités et résolus de manière adéquate. Il s'agit, de l'avis du Comité, d'une condition fondamentale de réussite.

1.3. Il importe dès lors que les conséquences potentiellement négatives des mesures proposées concernant la compétitivité de l'industrie et des prestataires de services européens, tant dans les secteurs à forte intensité de carbone que d'une manière générale, soient analysées de manière très précise et que des mesures soient prises afin que, dans la mesure du possible, les effets négatifs sur l'économie et les répercussions sociales néfastes tels que le chômage et la précarité énergétique ou en matière de mobilité soient évités.

1.4. Le CESE note que la quantité des ressources disponibles pour promouvoir le perfectionnement et la reconversion professionnels et pour résoudre les effets sociaux négatifs découlant de la proposition relative au SEQE dépendra de la suite qui sera donnée à plusieurs propositions encore en instance devant les colégislateurs, notamment celle relative à la création d'un Fonds social pour le climat. Cependant, s'il approuve ces propositions en tant que telles, le Comité se demande si les ressources disponibles seront suffisantes, même si les propositions de financement sont approuvées sans modifications importantes.

1.5. Il convient également de tenir compte de la manière dont les questions climatiques sont traitées à travers le monde et d'éviter les divergences susceptibles de désavantager les entreprises européennes. Le CESE renvoie notamment dans ce contexte à son avis sur le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).

1.6. L'accélération du rythme des réductions des émissions de CO₂, leur niveau élevé d'ambition et la moindre disponibilité de quotas d'émission de gaz à effet de serre se traduiront par des coûts plus élevés pour tous les secteurs qui relèvent du SEQE. Si certains secteurs seront protégés par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), cela aura toutefois une incidence négative sur la compétitivité sur le marché mondial, à moins qu'un grand nombre d'États ne décident de suivre l'exemple de l'UE, ce qui reste une inconnue. Des mesures de soutien aux exportations pourraient s'avérer nécessaires et le CESE souligne la nécessité de trouver des solutions efficaces qui soient compatibles avec le cadre de l'OMC, ce qui demande une action politique immédiate de la Commission européenne. En outre, tous les accords commerciaux bilatéraux de l'Union européenne doivent être modifiés en conséquence.

1.7. Le CESE se demande en outre si le niveau plus élevé des coûts qu'entraînent les modifications apportées au SEQE pourrait avoir des effets négatifs sur les perspectives de reprise dans le sillage de la crise de la COVID-19.

1.8. Le CESE attire l'attention sur le fait que le transport maritime figure parmi les secteurs où il est particulièrement difficile et coûteux de réduire les émissions de CO₂ à l'horizon 2030, mais que ce secteur a néanmoins annoncé qu'il allait devenir neutre pour le climat d'ici à 2050. La Commission européenne devrait examiner si l'inclusion du transport maritime, désormais en projet, est susceptible d'entraîner une augmentation générale des prix des allocations de quotas d'émission qui aurait des répercussions sur l'ensemble des secteurs relevant du SEQE.

1.9. Si le CESE approuve sur le principe la proposition visant à étendre l'applicabilité du SEQE aux navires de pays tiers et aux trajets en provenance et à destination de ports de pays tiers, il attire néanmoins l'attention sur les travaux menés actuellement au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de parvenir à une solution mondiale dans le domaine des émissions du transport maritime et il encourage l'Union européenne à œuvrer activement à l'obtention d'une telle solution dans le cadre de l'OMI.

1.10. Concernant la solution retenue pour l'extension du SEQE aux bâtiments et au transport routier sous la forme d'un système «adjacent» où les distributeurs de carburants sont les acteurs des échanges, le CESE souligne que pour les acteurs responsables des bâtiments, pour les opérateurs de transport ou pour les propriétaires de voitures particulières, le principal effet résidera dans un signal de prix, dans la mesure où les distributeurs de carburants permettent aux coûts des échanges d'influer sur le prix des carburants, ce qui aura un impact considérable sur les ménages/consommateurs et les entreprises.

1.11. Sachant qu'en l'occurrence, les acteurs soumis au SEQE, à savoir les distributeurs de carburants, ne sont pas réellement ceux des secteurs visés, à savoir le transport routier ou la gestion des bâtiments, ces derniers ne disposent que de possibilités très limitées, voire nulles dans de nombreux cas, d'influer sur leur situation. En l'affaire, la mesure mise en place est un signal de prix, lequel a des effets similaires à ceux, par exemple, d'une hausse des impôts. Par conséquent, la valeur ajoutée que procure habituellement le SEQE fait en l'occurrence largement défaut.

1.12. Les effets de l'extension au transport routier pourraient être tout particulièrement violents pour les ménages qui, pour des raisons financières ou autres, ne peuvent pas opter en faveur d'un véhicule mu par l'électricité ou par un carburant de substitution ni d'un transport par véhicule lourd dans les situations, notamment les transports sur grandes distances, pour lesquelles il n'existe jusqu'à présent aucune véritable alternative aux carburants fossiles.

1.13. En ce qui concerne l'extension au transport routier, le CESE note que cette mesure a été décidée en dépit du scepticisme affiché par le secteur privé, les syndicats et les organisations non gouvernementales. Il semble que peu d'importance ait été accordée à ces points de vue par rapport à ceux de particuliers et des milieux universitaires. La législation étant un processus politique qui engendre des effets sociétaux, le CESE estime qu'une large prise en compte des effets sur la société, y compris l'économie et l'emploi, devrait constituer un élément essentiel de ce processus décisionnel.

1.14. Le CESE attire l'attention sur le fait que les secteurs européens de la navigation intérieure, des bâtiments et du transport routier resteront soumis au règlement sur la répartition de l'effort (RRE) et que les résultats du SEQE dans ces secteurs seront pris en compte dans le cadre des efforts déployés par les États membres pour satisfaire aux obligations prévues par ce règlement. Le secteur des transports est également affecté par les normes d'émission, le secteur des bâtiments par les dispositions relatives à l'efficacité énergétique, et ces deux secteurs sont en outre concernés par la directive sur les énergies renouvelables. Le CESE souligne par conséquent la nécessité pour la Commission et les États membres de traiter la problématique des interfaces entre ces systèmes de manière harmonieuse et transparente.

1.15. Le CESE approuve la proposition visant à ajuster les volumes et à améliorer la stabilité et la prévisibilité en ce qui concerne la réserve de stabilité du marché. Dans le même ordre d'idées, il se félicite de la création d'une telle réserve, y compris en ce qui concerne l'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment.

2. Contexte

2.1. La Commission a présenté les deux propositions suivantes visant à mettre à jour et à élargir le système d'échange de quotas d'émission, à savoir:

- une proposition de directive modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757 [COM(2021) 551 — 2021/0211 (COD)] (proposition relative au SEQE),
- une proposition de décision modifiant la décision (UE) 2015/814 en ce qui concerne le nombre de quotas à placer dans la réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union jusqu'en 2030 [(COM(2021) 571 — 2021/0202 (COD)] (proposition relative à la réserve de stabilité du marché).

2.2. Ces deux propositions s'inscrivent dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», lequel vise à établir le cadre réglementaire pour réaliser les objectifs prévus par la loi sur le climat de réduire les émissions nettes de CO₂ d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, et ce d'une manière juste, efficace sur le plan des coûts et compétitive.

2.3. Treize propositions législatives, considérées comme liées les unes avec les autres, devraient permettre d'atteindre cet objectif en prévoyant des mesures pour établir des prix, fixer des objectifs, poser des normes et fournir des aides.

2.4. Les propositions examinées ici sont celles destinées à établir un système renforcé d'échange de quotas d'émission et à étendre ces échanges aux secteurs des transports maritime et routier et du bâtiment. D'autres propositions relatives au SEQE touchant au secteur de l'aviation feront l'objet d'un avis distinct.

2.5. Les propositions examinées ici s'articulent avec celles visant à réviser la directive sur la taxation de l'énergie⁽¹⁾ et à établir un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières⁽²⁾. Il existe également un lien avec la proposition de règlement instituant un Fonds social pour le climat⁽³⁾ destiné à atténuer les incidences sociales négatives découlant de la proposition relative au SEQE.

2.6. L'objectif revu à la hausse en matière de réduction des émissions de 43 % à 61 % d'ici à 2030 se traduit par une augmentation du rythme de réduction annuelle des émissions de 2,2 % à 4,2 %. Cette évolution doit intervenir grâce à une réduction du nombre de quotas disponibles chaque année. Les secteurs dont il est prévu qu'ils ressortent à la proposition de mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (à savoir le ciment, l'électricité, les engrais, le fer, l'acier et l'aluminium) ne bénéficieront plus d'aucune allocation de quotas à titre gratuit dès lors que ledit mécanisme sera pleinement déployé. Ce sera également le cas des secteurs du bâtiment et du transport routier, pour lesquels l'on n'escompte aucun risque de fuite de carbone.

2.7. L'extension du système d'échange de quotas d'émission aux secteurs du transport routier et du bâtiment entretient quant à elle également un lien avec la proposition visant à mettre à jour le règlement sur la répartition de l'effort⁽⁴⁾.

3. Observations générales

La proposition relative au SEQE en général

3.1. Le CESE se félicite de l'ambition d'accélérer et d'accroître la réduction des émissions de CO₂ de manière à respecter les objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat et le pacte vert pour l'Europe. En outre, il soutient pleinement l'objectif global visant à réduire de 55 % les émissions de CO₂ d'ici à 2030 et à parvenir à une économie neutre en carbone d'ici à 2050, et souscrit, en tant que tel, au principe du pollueur-payeur. Comme le montre également le récent rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), des mesures urgentes et fortes sont nécessaires pour atténuer le changement climatique.

3.2. Il importe dès lors que les conséquences potentiellement négatives des mesures proposées concernant la compétitivité de l'industrie et des prestataires de services européens, tant dans les secteurs à forte intensité de carbone que d'une manière générale, soient analysées de manière très précise et que des mesures soient prises afin que, dans la mesure du possible, les effets négatifs sur l'économie et les répercussions sociales néfastes tels que le chômage et la précarité énergétique ou en matière de mobilité soient évités.

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

(2) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021PC0564&qid=1634050477623>

(3) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:52021PC0568>

(4) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM%3A2021%3A555%3AFIN>

3.3. Il convient également de tenir compte de la manière dont les questions climatiques sont traitées à travers le monde et d'éviter les divergences susceptibles de désavantager les entreprises européennes et/ou de causer des problèmes sociaux tels que la précarité en matière d'énergie ou de mobilité. Le CESE regrette qu'une attention insuffisante semble avoir été accordée à ces problèmes et que les solutions proposées n'apparaissent pas pleinement suffisantes.

3.4. En ce qui concerne les retombées sociales, il sera manifestement nécessaire de promouvoir la reconversion et le perfectionnement professionnels afin de permettre à la main-d'œuvre de s'adapter et de répondre aux nouvelles exigences en matière de compétences. En outre, les effets sur les ménages, tels que l'augmentation des coûts de l'électricité et de la mobilité, sont susceptibles d'occasionner une précarité en matière d'énergie et de mobilité, ce dernier type étant particulièrement répandu dans les régions éloignées et faiblement peuplées. Il est prévu de traiter ces problèmes au moyen de diverses mesures d'atténuation qui seront financées en grande partie par les recettes du SEQE. Cela vaut également pour les mesures qui incombent aux États membres et celles destinées à financer le Fonds social pour le climat qu'il est proposé de créer. Le CESE note que la quantité des ressources disponibles pour résoudre ces problèmes dépendra de la suite qui sera donnée à plusieurs propositions encore en instance devant les colégislateurs. Il estime que les coûts liés à la résolution de ces problèmes seront considérables et durables, et se demande dès lors également si les ressources disponibles seront suffisantes, même si les propositions de financement sont approuvées sans modifications importantes, compte tenu du nombre de personnes concernées par la transition envisagée et du temps qui sera nécessaire pour la mener à bien.

3.5. L'accélération du rythme des réductions des émissions de CO₂, le niveau élevé d'ambition affiché à cet égard et la moindre disponibilité de quotas d'émission de gaz à effet de serre, tout en ayant des effets bénéfiques sur l'environnement, se traduiront également par des coûts plus élevés pour tous les secteurs qui relèvent du SEQE. Si la disponibilité d'allocations à titre gratuit et, pour certains secteurs, le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières permettront d'amortir les effets sur les coûts, ces dispositifs ne s'appliquent pas à l'ensemble des secteurs qui consomment de l'énergie dans leurs divers processus et qui devront affronter sur le marché intérieur la concurrence de pays tiers. En outre, ils n'empêcheront pas les entreprises de l'Union de subir un désavantage concurrentiel sur les marchés extérieurs du fait du niveau supérieur de leurs coûts.

3.6. Le CESE attire également l'attention sur le fait que la question n'est pas tranchée de savoir si des produits à émissions nulles s'avéreront suffisamment attractifs pour compenser cet écart de coûts causé par le SEQE ou si des mesures présentant des effets sur les coûts équivalents à ceux du SEQE seront mises en place de manière généralisée sur les marchés mondiaux. Si tel n'était pas le cas, la capacité des entreprises européennes à concourir sur les marchés mondiaux pourrait s'avérer problématique.

Cette interrogation en soulève une autre, à savoir s'il convient ou non d'exonérer du SEQE les produits ou les services destinés à l'exportation vers des pays tiers ou encore s'il convient d'envisager d'autres mesures de soutien. On peut, semble-t-il, se demander si le soutien à l'innovation, qui apparaît comme la seule mesure de soutien compatible avec le cadre de l'OMC, sera suffisant pour résoudre un éventuel problème de compétitivité.

3.7. Une autre question est celle de savoir si le niveau plus élevé des coûts qu'entraînent les modifications apportées au SEQE pourrait avoir des effets négatifs sur les perspectives de reprise dans le sillage de la crise de la COVID-19. Le CESE se demande s'il a été suffisamment tenu compte de ce risque.

3.8. Le CESE relève avec satisfaction que la proposition relative au SEQE prévoit d'utiliser les recettes tirées du système selon diverses modalités, que ce soit à titre de ressources propres de la Commission ou conformément aux dispositions relatives à l'utilisation des recettes par les États membres, en vue de favoriser le développement durable, en tenant compte notamment des effets sociaux de la transition vers une société neutre en carbone.

3.9. Le CESE souligne que les remarques qui précèdent ne doivent pas être comprises comme remettant en question l'urgence d'agir pour atténuer les effets négatifs des émissions sur le climat, mais plutôt comme un avertissement concernant le risque que se matérialisent des effets négatifs, tant sociaux que sur la compétitivité, si des questions telles que celles évoquées ci-dessus ne sont pas abordées et résolues.

Extension au transport maritime

3.10. Le CESE se félicite que les mêmes règles s'appliquent à tous les navires à destination et au départ des ports de l'Union. Toutefois, le niveau des coûts qu'encourent les propriétaires ou les exploitants de navires de l'Union qui sont soumis d'une manière ou d'une autre au SEQE sera plus élevé que celui de leurs concurrents des pays tiers, qui réduisent aussi dans certains cas leurs coûts grâce au dumping social. L'Union doit accorder une attention particulière aux effets de la baisse de compétitivité du transport maritime européen.

3.11. Il convient également de tenir compte du fait que le transport maritime figure parmi les secteurs où il est particulièrement difficile et coûteux de réduire les émissions de CO₂ et que par conséquent, l'inclusion du transport maritime est susceptible d'entraîner une augmentation générale des prix des allocations de quotas d'émission, ce qui aurait de manière générale des répercussions sur la compétitivité des secteurs relevant du SEQE.

3.12. Selon la proposition relative au SEQE, le système d'échange de quotas d'émission dans le secteur maritime se limite aux navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 tonneaux, conformément au règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime. Cette limite peut induire des effets pervers, sous la forme d'une augmentation des nouvelles constructions de navires jaugeant moins de 5 000 tonneaux ou encore des reconstructions de navires afin de passer en dessous de ce tonnage. Une solution raisonnable consisterait à abaisser sensiblement ce seuil et à faire en sorte que le SEQE s'applique, par exemple, aux navires dépassant 400 tonneaux de jauge brute. Une autre solution pourrait consister à adapter l'obligation de surveillance en conséquence.

3.13. Si le CESE approuve sur le principe la proposition visant à étendre l'applicabilité du SEQE aux navires de pays tiers et aux trajets en provenance et à destination de ports de pays tiers, il attire néanmoins l'attention sur les travaux menés actuellement au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de parvenir à une solution mondiale dans le domaine des émissions du transport maritime et il encourage l'Union européenne à œuvrer activement à l'obtention d'une telle solution dans le cadre de l'OMI.

Extension aux bâtiments et au transport routier dans un système «adjacent»

3.14. La solution retenue sous la forme d'un système «adjacent» où les distributeurs de carburants sont les acteurs des échanges signifie que pour les acteurs responsables des bâtiments, pour les opérateurs de transport ou pour les propriétaires de voitures particulières, le principal effet résidera dans un signal de prix, dans la mesure où les distributeurs de carburants permettent aux coûts des échanges d'influer sur le prix des carburants. Si tel était le cas, ces effets pourraient être considérables tant pour les ménages/les consommateurs que pour les entreprises.

3.15. En ce qui concerne l'extension au transport routier, le CESE note que cette mesure a été décidée en dépit du scepticisme affiché par le secteur privé, les syndicats et les organisations non gouvernementales. Il semble que peu d'importance ait été accordée à ces points de vue par rapport à ceux de particuliers et des milieux universitaires. La législation étant un processus politique qui engendre des effets sociétaux, le CESE estime qu'une large prise en compte des effets sur la société, y compris l'économie et l'emploi, devrait constituer un élément essentiel de ce processus décisionnel.

3.16. Ces effets pourraient être tout particulièrement violents pour les ménages qui, pour des raisons financières ou autres, ne peuvent pas opter en faveur d'un véhicule mu par l'électricité ou par un carburant de substitution ni d'un transport par véhicule lourd dans les situations, notamment les transports sur grandes distances, pour lesquelles il n'existe jusqu'à présent aucune véritable alternative aux carburants fossiles.

3.17. Du fait de l'augmentation de la demande, il est aussi probable que les prix des carburants de substitution augmenteront, au regard notamment de la législation stricte sur les carburants renouvelables, qui en limite la disponibilité et entraîne des prix plus élevés.

3.18. Il apparaît qu'une caractéristique essentielle du SEQE, et qui représente une part essentielle de sa valeur ajoutée, semble résider dans le fait que les charges qu'il impose aux acteurs des secteurs concernés incitent ceux-ci à agir pour réduire lesdites charges en modifiant leur comportement ou pour évoluer de diverses manières. Sachant qu'en l'occurrence, les acteurs soumis au SEQE, à savoir les distributeurs de carburants, ne sont pas réellement ceux des secteurs visés, à savoir le transport routier ou la gestion des bâtiments, ces derniers ne disposent que de possibilités très limitées, voire nulles dans de nombreux cas, d'influer sur leur situation. En l'affaire, la mesure mise en place est un signal de prix, lequel a des effets similaires à ceux, par exemple, d'une hausse des impôts. Par conséquent, la valeur ajoutée que procure habituellement le SEQE fait en l'occurrence largement défaut.

L'interface entre le SEQE dans le transport maritime, les bâtiments et le transport routier et le règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ sur la répartition de l'effort (RRE)

3.19. Le CESE note que les secteurs européens de la navigation intérieure, des bâtiments et du transport routier resteront soumis au RRE, et que ces secteurs seront également affectés par d'autres nouvelles réglementations contenues dans le paquet «Ajustement à l'objectif 55», notamment la directive relative à l'efficacité énergétique ⁽⁷⁾, la directive sur les énergies renouvelables ⁽⁸⁾ ou la législation sur les émissions des véhicules. Cela semble impliquer que les niveaux d'émission résultant du SEQE dans ces secteurs seront pris en compte dans les efforts déployés par les États membres pour satisfaire aux obligations du RRE, et que les États membres conserveront la capacité réglementaire d'imposer des obligations supplémentaires à ces secteurs afin de contribuer au respect de leurs obligations découlant du RRE, alors que, dans le même

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

⁽⁷⁾ COM(2021) 558 final.

⁽⁸⁾ COM(2021) 557 final.

temps, les dispositions de ce règlement relatives à la flexibilité et à l'équité s'appliqueront. Le CESE attire dès lors l'attention sur la nécessité pour la Commission et les États membres de traiter la problématique des interfaces entre les différents systèmes de manière harmonieuse et transparente.

La proposition relative à la réserve de stabilité du marché

3.20. Le CESE prend note de l'ajustement du calcul du nombre total de quotas afin de permettre à la réserve de stabilité du marché de couvrir également les secteurs aérien et maritime, ainsi que de la modification du «taux d'admission» afin d'introduire un élément de flexibilité en créant une réserve de stabilité du marché tampon.

3.21. Dans le même ordre d'idées, le CESE se félicite de la création d'une réserve de stabilité du marché en tant que telle, y compris en ce qui concerne l'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment.

3.22. Le CESE salue les modifications apportées à la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾ relative à la réserve de stabilité du marché et l'intention affichée de tenir compte des besoins des transports aérien et maritime ainsi que des bâtiments et du transport routier. Il loue l'objectif d'amélioration de la prévisibilité et de la stabilité en ce qui concerne la disponibilité des quotas d'émission. En outre, le Comité se félicite de la proposition de prolonger le doublement des pourcentages et des quotas afin de permettre de placer un nombre suffisant de quotas dans la réserve de stabilité du marché.

Bruxelles, le 8 décembre 2021.

La présidente
du Comité économique et social européen
Christa SCHWENG

⁽⁹⁾ Décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et modifiant la directive 2003/87/CE (JO L 264 du 9.10.2015, p. 1).