

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en Verordening (EU) 2015/757**

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

**en het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Besluit (EU) 2015/1814 wat betreft de hoeveelheid emissierechten die tot 2030 in de marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten moet worden opgenomen**

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

(2022/C 152/29)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Raadpleging	Europees Parlement, 13.9.2021 Raad, 20.9.2021
Rechtsgrondslag	Artikelen 192, lid 1, en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Landbouw, Plattelandsontwikkeling en Milieu
Goedkeuring door de afdeling	25.11.2021
Goedkeuring door de voltallige vergadering	8.12.2021
Zitting nr.	565
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	219/3/13

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is ingenomen met de ambitie om de terugdringing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te versnellen en op te voeren om aan de doelstellingen van de Europese klimaatwet en de Europese Green Deal te voldoen, en staat volledig achter de overkoepelende doelstelling om de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2030 met 55 % te verminderen en tegen 2050 een koolstofneutrale economie tot stand te brengen.

1.2. Het EESC steunt de voorgestelde maatregelen en acht het daarom van groot belang dat de problemen die inherent zijn aan de beoogde transitie op adequate wijze worden aangepakt en opgelost. Dit is naar onze mening een fundamentele voorwaarde voor succes.

1.3. De potentieel negatieve gevolgen van de voorgestelde maatregelen voor het concurrentievermogen van de Europese industrie en dienstverleners, zowel in koolstofintensieve sectoren als in het algemeen, moeten dan ook zeer nauwkeurig geanalyseerd worden en er moeten maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen voor de economie en negatieve sociale effecten zoals werkloosheid, energiearmoede of mobiliteitsarmoede, zo veel mogelijk te vermijden.

1.4. Het EESC neemt er nota van dat de beschikbaarheid van middelen voor bij- en omscholing en voor het aanpakken van de negatieve sociale gevolgen die voortvloeien uit het ETS-voorstel zal afhangen van de vraag of de voorstellen die nog bij de medewetgevers in behandeling zijn, waaronder de oprichting van een Sociaal Klimaatfonds, zullen worden goedgekeurd. Hoewel het EESC deze voorstellen als zodanig goedkeurt, betwijfelt het of de beschikbare middelen toereikend zullen zijn, zelfs wanneer de financieringsvoorstellen zonder ingrijpende wijzigingen worden goedgekeurd.

1.5. Ook moet worden gekeken naar de manier waarop klimaatkwesities wereldwijd worden aangepakt, en moet worden voorkomen dat er discrepanties ontstaan die het Europese bedrijfsleven in een nadelige positie kunnen brengen. Het EESC verwijst in dit verband onder meer naar zijn advies over het mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens (CBAM).

1.6. Het versnelde tempo en het hoge ambitieniveau van de CO<sub>2</sub>-reducties en de verminderde beschikbaarheid van broeikasgasemissierechten zullen leiden tot hogere kosten voor alle sectoren die onder het ETS-systeem vallen. Hoewel sommige sectoren door het mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens (CBAM) zullen worden beschermd, zal dit het concurrentievermogen op de wereldmarkt negatief beïnvloeden, tenzij een aanzienlijk aantal staten samen met de EU het voortouw neemt, wat echter nog maar de vraag is. Er kunnen maatregelen nodig zijn om de export te ondersteunen en het EESC wijst erop dat doeltreffende oplossingen moeten worden gevonden die compatibel zijn met het WTO-kader, waarvoor de Europese Commissie onverwijld politiek actie moet ondernemen. Bovendien moeten alle bilaterale handelsovereenkomsten van de EU in deze zin worden gewijzigd.

1.7. Het EESC vraagt zich ook af of de kostenstijging als gevolg van de wijzigingen in het ETS negatieve gevolgen kan hebben voor de vooruitzichten op herstel na de COVID-19-crisis.

1.8. Het EESC wijst erop dat het zeevervoer een van de sectoren is waar CO<sub>2</sub>-reductie tegen 2030 bijzonder moeilijk en kostbaar is, maar dat de sector niettemin heeft aangekondigd tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. Of de nu geplande opname van het zeevervoer tot een algemene prijsstijging van de emissierechten kan leiden, wat dan weer gevolgen heeft voor alle ETS-sectoren, dient de Europese Commissie te onderzoeken.

1.9. Hoewel het EESC zich in principe kan vinden in het voorstel om het ETS uit te breiden tot vaartuigen van derde landen en tot reizen vanuit of naar havens van derde landen, vestigt het niettemin de aandacht op de werkzaamheden die binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aan de gang zijn om een mondiale oplossing te vinden voor de emissies van het zeevervoer, en moedigt het de EU aan om zich actief in te zetten voor de verwezenlijking van een IMO-oplossing.

1.10. Het EESC wijst erop dat de gekozen oplossing om het ETS uit te breiden tot gebouwen en wegvervoer in de vorm van een parallel systeem waarbij brandstofdistributeurs actoren van de emissiehandel worden, voornamelijk een prijssignaal zal geven aan beheerders van gebouwen, vervoersexploitanten en autobezitters, aangezien de brandstofdistributeurs de handelskosten zullen doorberekenen in de brandstofprijs, wat aanzienlijke gevolgen zal hebben voor huishoudens/consumenten en bedrijven.

1.11. Aangezien in dit geval niet de eigenlijke actoren van het wegvervoer of het gebouwenbeheer onder het ETS vallen, maar eerder de brandstofdistributeurs, hebben de actoren in de betrokken sectoren in veel gevallen niet of nauwelijks de mogelijkheid om hun situatie te beïnvloeden. Er wordt een prijssignaal ingevoerd dat soortgelijke effecten heeft als bijvoorbeeld een belastingverhoging. De gebruikelijke meerwaarde van het ETS-systeem ontbreekt dan ook grotendeels.

1.12. De gevolgen van de uitbreiding tot het wegvervoer kunnen bijzonder sterk zijn voor huishoudens die om financiële of andere redenen niet kunnen kiezen voor een elektrisch voertuig of een voertuig op alternatieve brandstof, of voor de sector zwaar vervoer waarvoor, met name wat het langeafstandsvervoer betreft, tot dusver geen echte alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.

1.13. Wat de uitbreiding tot het wegvervoer betreft, wijst het EESC erop dat tot deze maatregel is besloten in weerwil van het feit dat de particuliere sector, vakbonden en ngo's hier sceptisch tegenover staan. Deze standpunten lijken weinig gewicht in de schaal te hebben gelegd vergeleken met die van particuliere burgers en de academische wereld. Aangezien wetgeving een politiek proces is met maatschappelijke gevolgen, is het EESC van mening dat een brede afweging van de gevolgen voor de samenleving, inclusief economie en werkgelegenheid, centraal moet staan in die besluitvorming.

1.14. Het EESC vestigt de aandacht op het feit dat de binnenlandse scheepvaart, gebouwen en wegvervoer onderworpen blijven aan de verordening inzake de verdeling van de inspanningen (ESR) en dat de ETS-resultaten in deze sectoren meetellen voor de inspanningen van de lidstaten om aan de ESR-verplichtingen te voldoen. De vervoersector heeft voorts te maken met emissienormen, en de bouwsector met voorschriften inzake energie-efficiëntie. Voor beide sectoren geldt bovendien de richtlijn inzake hernieuwbare energiebronnen. Het EESC wijst er daarom op dat de Commissie en de lidstaten het raakvlak tussen de systemen op een soepele en transparante manier moeten aanpakken.

1.15. Het EESC stemt in met het voorstel om de volumes aan te passen en de stabiliteit en voorspelbaarheid van de marktstabiliteitsreserve te verbeteren. Ook is het EESC ingenomen met de invoering van een marktstabiliteitsreserve met betrekking tot de handel in emissierechten voor wegvervoer en gebouwen.

## 2. Achtergrond

2.1. De Commissie heeft de volgende twee voorstellen ingediend om het emissiehandelssysteem te actualiseren en uit te breiden:

- Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en Verordening (EU) (COM(2021) 551 — 2021/0211 (COD)) (het voorstel inzake het ETS)
- Voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Besluit (EU) 2015/814 wat betreft de hoeveelheid emissierechten die tot 2030 in de marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten moet worden opgenomen, (COM(2021) 571 — 2021/0202 (COD)) (het voorstel inzake de marktstabiliteitsreserve)

2.2. De voorstellen maken deel uit van het pakket “Klaar voor 55”, dat tot doel heeft een regelgevingskader vast te stellen voor het behalen van de in de klimaatwet vastgestelde doelstelling om de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990 op een billijke, kostenefficiënte en concurrerende manier.

2.3. Deze doelstelling moet worden bereikt door middel van dertien wetgevingsvoorstellen, die worden beschouwd als onderling verbonden en die prijsstellers-, streefcijfer-, normstellers- en steunmaatregelen omvatten.

2.4. Deze voorstellen zijn bedoeld om een sterker emissiehandelssysteem tot stand te brengen en de handel in emissierechten uit te breiden tot de sectoren zeevervoer, wegvervoer en gebouwen. Daarnaast zijn er nog voorstellen met betrekking tot het ETS voor de luchtvaartsector, die in een afzonderlijk advies worden behandeld.

2.5. De onderhavige voorstellen hangen samen met het voorstel voor een geactualiseerde energiebelastingrichtlijn <sup>(1)</sup> en het voorstel voor een mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens (CBAM) <sup>(2)</sup>. Ook is er een verband met het voorstel voor een verordening tot oprichting van een Sociaal Klimaatfonds <sup>(3)</sup> dat de negatieve sociale gevolgen van het ETS-voorstel moet verzachten.

2.6. De verhoging van de emissiereductiedoelstelling van 43 % naar 61 % tegen 2030 betekent een grotere jaarlijkse emissiereductie, van 4,2 % in plaats van de huidige 2,2 %. Dit moet gebeuren door het aantal emissierechten dat elk jaar beschikbaar is, te verlagen. Voor de sectoren die moeten worden beschermd door het voorgestelde mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens (cement, elektriciteit, meststoffen, ijzer en staal en aluminium) zullen er geen gratis emissierechten meer zijn zodra het mechanisme volledig is ingevoerd. Dit zal ook het geval zijn voor de sectoren gebouwen en wegvervoer, waar er geen risico op koolstoflekken te verwachten valt.

2.7. De uitbreiding van het emissiehandelssysteem tot wegvervoer en gebouwen hangt ook samen met het voorstel voor een geactualiseerde verordening inzake de verdeling van de inspanningen <sup>(4)</sup>.

## 3. Algemene opmerkingen

*Het ETS-voorstel in het algemeen*

3.1. Het EESC is ingenomen met de ambitie om de terugdringing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te versnellen en op te voeren om aan de doelstellingen van de Europese klimaatwet en de Europese Green Deal te voldoen. Het staat volledig achter de overkoepelende doelstelling om de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2030 met 55 % te verminderen en tegen 2050 een koolstofneutrale economie tot stand te brengen. Het EESC steunt als zodanig ook het beginsel dat de vervuiler betaalt. Zoals ook uit het recente IPCC-verslag blijkt, zijn dringende en krachtige maatregelen nodig om de klimaatverandering te beperken.

3.2. De potentieel negatieve gevolgen van de voorgestelde maatregelen voor het concurrentievermogen van de Europese industrie en dienstverleners, zowel in koolstofintensieve sectoren als in het algemeen, moeten dan ook zeer nauwkeurig geanalyseerd worden en er moeten maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen voor de economie en negatieve sociale effecten zoals werkloosheid, energiearmoede of mobiliteitsarmoede, zo veel mogelijk te vermijden.

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

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

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

<sup>(4)</sup> [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. Ook moet worden gekeken naar de manier waarop klimaatkwesaties wereldwijd worden aangepakt, en moet worden voorkomen dat er discrepanties ontstaan die het Europese bedrijfsleven in een nadelige positie kunnen brengen en/of sociale problemen zoals energie- of mobiliteitsarmoede kunnen veroorzaken. Het EESC betreurt dat er te weinig aandacht lijkt te zijn besteed aan deze problemen en dat de voorgestelde oplossingen niet lijken te volstaan.

3.4. Wat de sociale gevolgen betreft, zal er duidelijk behoefte zijn aan om- en bijscholing om de beroepsbevolking in staat te stellen zich aan te passen en aan nieuwe vaardigheidsvereisten te voldoen. Bovendien zullen de gevolgen voor huishoudens, zoals hogere kosten voor elektriciteit en mobiliteit, waarschijnlijk leiden tot energie- en mobiliteitsarmoede, met name in afgelegen en dunbevolkte regio's. Er zijn plannen om deze problemen aan te pakken door middel van diverse mitigatiemaatregelen die grotendeels uit ETS-inkomsten moeten worden gefinancierd, waaronder die welke ten laste komen van de lidstaten en die welke dienen ter financiering van het voorgestelde Sociaal Klimaatfonds. De beschikbaarheid van middelen voor het aanpakken van deze problemen zal afhangen van de vraag of de voorstellen die nog bij de medewetgevers in behandeling zijn, zullen worden goedgekeurd. Het EESC is van mening dat de kosten voor het oplossen van deze problemen aanzienlijk zullen zijn, en dat het een kwestie van lange adem is. Zelfs als de financieringsvoorstellen zonder ingrijpende wijzigingen worden goedgekeurd, vraagt het EESC zich dan ook af of de beschikbare middelen wel toereikend zullen zijn, gelet op het grote aantal betrokkenen en de tijd die nodig is voor de beoogde transitie.

3.5. Het versnelde tempo en het hoge ambitieniveau van de CO<sub>2</sub>-reducties en de verminderde beschikbaarheid van broeikasgasemissierechten zullen weliswaar milieuvordelen opleveren, maar zullen ook leiden tot hogere kosten voor alle sectoren die onder het ETS-systeem vallen. Hoewel de kosteneffecten zullen worden afgezwakt door de beschikbaarheid van gratis emissierechten en voor sommige sectoren door het CBAM, zullen deze maatregelen niet gelden voor alle sectoren die energie gebruiken in verschillende processen en die op de interne markt te maken zullen krijgen met concurrentie van derde landen. Bovendien zullen deze maatregelen EU-ondernemingen niet beschermen tegen een concurrentienadeel op externe markten als gevolg van de hogere kosten.

3.6. Volgens het EESC is het nog maar de vraag of emissievrije producten voldoende aantrekkelijk zullen worden om het door het ETS veroorzaakte kostenverschil te compenseren, dan wel of maatregelen met vergelijkbare kosteneffecten als die van het ETS algemeen ingang zullen vinden op de wereldmarkten. Als dat niet het geval is, kan het concurrentievermogen van het Europese bedrijfsleven op de wereldmarkten een probleem worden.

Dit doet de vraag rijzen of producten of diensten die naar derde landen worden uitgevoerd, van het ETS moeten worden vrijgesteld, of dat andere steunmaatregelen moeten worden overwogen. Het lijkt twijfelachtig of innovatiesteun, die de enige steunmaatregel lijkt te zijn die verenigbaar is met het WTO-kader, volstaat om een mogelijk concurrentieprobleem op te lossen.

3.7. Een andere vraag is of de kostenstijging als gevolg van de wijzigingen in het ETS negatieve gevolgen kan hebben voor de vooruitzichten op herstel na de COVID-19-crisis. Het EESC vraagt zich af of er wel voldoende rekening is gehouden met dit risico.

3.8. Het EESC is ermee ingenomen dat in het ETS-voorstel wordt bepaald dat de opbrengsten van het ETS-systeem op verschillende manieren kunnen worden gebruikt — via de eigen middelen van de Commissie of overeenkomstig de bepalingen inzake het gebruik van de opbrengsten door de lidstaten — om duurzaamheid te bevorderen, en om de sociale gevolgen van de overgang naar een koolstofneutrale samenleving op te vangen.

3.9. Het EESC benadrukt dat bovenstaande opmerkingen niet moeten worden opgevat als twijfels over de dringende behoefte aan maatregelen om de negatieve gevolgen van emissies voor het klimaat te beperken, maar als een voorbehoud ten aanzien van het risico van negatieve effecten, zowel op sociaal vlak als voor het concurrentievermogen, indien kwesaties zoals die welke hierboven worden beschreven niet worden aangepakt en opgelost.

*Uitbreiding tot het zeevervoer*

3.10. Het EESC is verheugd dat voor alle schepen die aankomen in of vertrekken uit EU-havens dezelfde regels gelden. Desondanks zal het kostenniveau van EU-scheepseigenaren of -exploitanten die onder het ETS vallen, hoger zijn dan dat van concurrenten uit landen buiten de EU, die hun kosten soms ook via sociale dumping verlagen. De EU moet aandacht besteden aan de gevolgen van het verminderde concurrentievermogen van de Europese scheepvaart.

3.11. Ook moet er rekening mee worden gehouden dat het zeevervoer een van de sectoren is waar CO<sub>2</sub>-reductie bijzonder moeilijk en kostbaar is, en dat de opname van het zeevervoer in het ETS derhalve tot een algemene prijsstijging van de emissierechten kan leiden, wat dan weer gevolgen zou hebben voor het concurrentievermogen van ETS-sectoren in het algemeen.

3.12. Volgens het ETS-voorstel is de emissiehandel in de maritieme sector beperkt tot schepen met een brutotonnage van meer dan 5 000 brutoton overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(5)</sup> betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer. Dit kan averechtse effecten veroorzaken, bijvoorbeeld doordat er meer nieuwe schepen worden gebouwd van minder dan 5 000 ton of doordat schepen worden aangepast zodat ze onder de grens van 5 000 brutoton blijven. Een redelijke oplossing zou erin bestaan de drempel aanzienlijk te verlagen en het ETS bijvoorbeeld toe te passen op schepen van meer dan 400 brutoton. Een bijkomende oplossing zou kunnen zijn om de monitoringverplichting dienovereenkomstig aan te passen.

3.13. Hoewel het EESC zich in principe kan vinden in het voorstel om het ETS uit te breiden tot vaartuigen van derde landen en tot reizen vanuit of naar havens van derde landen, vestigt het niettemin de aandacht op de werkzaamheden die binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aan de gang zijn om een mondiale oplossing te vinden voor de emissies van het zeevervoer, en moedigt het de EU aan om zich actief in te zetten voor de verwezenlijking van een IMO-oplossing.

#### *Opname van gebouwen en wegvervoer in een parallel systeem*

3.14. De gekozen oplossing in de vorm van een parallel systeem waarbij de brandstofdistributeurs actoren van de emissiehandel worden, geeft voornamelijk een prijssignaal aan beheerders van gebouwen, vervoerexploitanten en autobezitters, aangezien de brandstofdistributeurs de handelskosten zullen doorberekenen in de brandstofprijs. Als dat gebeurt, kunnen de gevolgen voor zowel huishoudens/consumenten als bedrijven aanzienlijk zijn.

3.15. Wat de uitbreiding tot het wegvervoer betreft, wijst het EESC erop dat tot deze maatregel is besloten in weerwil van het feit dat de particuliere sector, vakbonden en ngo's hier sceptisch tegenover staan. Deze standpunten lijken weinig gewicht in de schaal te hebben geleegd vergeleken met die van particuliere burgers en de academische wereld. Aangezien wetgeving een politiek proces is met maatschappelijke gevolgen, is het EESC van mening dat een brede afweging van de gevolgen voor de samenleving, inclusief economie en werkgelegenheid, centraal moet staan in die besluitvorming.

3.16. De gevolgen kunnen bijzonder sterk zijn voor huishoudens die om financiële of andere redenen niet kunnen kiezen voor een elektrisch voertuig of een voertuig op alternatieve brandstof, of voor de sector zwaar vervoer waarvoor, met name wat het langeafstandsvervoer betreft, tot dusver geen echte alternatieven voor fossiele brandstoffen beschikbaar zijn.

3.17. Door de toegenomen vraag zullen waarschijnlijk ook de prijzen voor alternatieve brandstoffen stijgen, met name gezien de strenge wetgeving inzake hernieuwbare brandstoffen, die de beschikbaarheid beperkt en hogere kosten met zich meebrengt.

3.18. Een essentieel kenmerk en een belangrijke meerwaarde van het ETS is dat het de actoren in de betrokken sectoren aanmoedigt actie te ondernemen om de door het systeem opgelegde lasten te verminderen door hun gedrag te veranderen of zich anderszins te ontwikkelen. Aangezien in dit geval niet de eigenlijke actoren van het wegvervoer of het gebouwenbeheer onder het ETS vallen, maar eerder de brandstofdistributeurs, hebben de actoren in de betrokken sector in veel gevallen niet of nauwelijks de mogelijkheid om hun situatie te beïnvloeden. Er wordt een prijssignaal ingevoerd dat soortgelijke effecten heeft als bijvoorbeeld een belastingverhoging. De gebruikelijke meerwaarde van het ETS-systeem ontbreekt dan ook grotendeels.

#### *Het raakvlak tussen het ETS voor het zeevervoer, gebouwen en wegvervoer en Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(6)</sup> inzake de verdeling van de inspanningen (ESR)*

3.19. Het EESC neemt er nota van dat binnenlandse scheepvaart, gebouwen en wegvervoer onderworpen blijven aan de ESR. Bovendien zullen er voor deze sectoren ook andere nieuwe voorschriften gaan gelden die in het Klaar voor 55-pakket zijn opgenomen, zoals de voorstellen voor de energie-efficiëntierichtlijn<sup>(7)</sup>, de richtlijn hernieuwbare energie<sup>(8)</sup> en de emissievoorschriften voor motorvoertuigen. Dit lijkt te betekenen dat de emissieniveaus die voortvloeien uit het ETS in die sectoren zullen meetellen voor de inspanningen van de lidstaten om aan de ESR-verplichtingen te voldoen. Het lijkt ook te betekenen dat de lidstaten de regelgevingsbevoegdheid behouden om deze sectoren verdere verplichtingen op te leggen om

<sup>(5)</sup> Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

<sup>(6)</sup> Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

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

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



hun te helpen hun ESR-verplichtingen na te komen, waarbij tegelijkertijd de ESR-bepalingen inzake flexibiliteit en billijkheid van toepassing zijn. Het EESC wijst er daarom op dat de Commissie en de lidstaten het raakvlak tussen de verschillende systemen op een soepele en transparante manier moeten aanpakken.

*Het voorstel inzake marktstabiliteit*

3.20. Het EESC neemt nota van de aanpassing van de berekening van het totale aantal emissierechten om de marktstabiliteitsreserve ook te kunnen toepassen op de lucht- en zeevaartsector, en van de wijziging van het zogenaamde opnamepercentage om een zekere flexibiliteit in te voeren door een marktstabiliteitsreserve te creëren die als buffer dient.

3.21. Voorts is het EESC ingenomen met de invoering van een marktstabiliteitsreserve, die ook betrekking zal hebben op de handel in emissierechten voor het wegvervoer en gebouwen.

3.22. Het EESC neemt met voldoening kennis van de wijzigingen van Besluit (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(9)</sup> inzake de marktstabiliteitsreserve en van het voornemen om rekening te houden met de behoeften van de sectoren lucht- en zeevervoer, gebouwen en wegvervoer. Het EESC waardeert de doelstelling om de voorspelbaarheid en stabiliteit met betrekking tot de beschikbaarheid van emissierechten te verbeteren. Ook is het ingenomen met het voorstel om de verdubbeling van de percentages en de emissierechten te verlengen, zodat een voldoende aantal emissierechten in de marktstabiliteitsreserve kan worden opgenomen.

Brussel, 8 december 2021.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Christa SCHWENG

---

<sup>(9)</sup> Besluit (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad van 6 oktober 2015 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG (PB L 264 van 9.10.2015, blz. 1).