

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757”**

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

**„Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do liczby uprawnień, które mają zostać wprowadzone do rezerwy stabilności rynkowej na potrzeby unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych do 2030 r.”**

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

(2022/C 152/29)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek	Parlament Europejski, 13.9.2021 Rada, 20/09/2021
Podstawa prawna	Art. 192 ust. 1 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego
Data przyjęcia przez sekcję	25.11.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	8.12.2021
Sesja plenarna nr	565
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	219/3/13

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje ambitne dążenie do przyspieszenia i zwiększenia ograniczenia emisji dwutlenku węgla, aby zachować zgodność z założeniami określonymi w Europejskim prawie o klimacie i Europejskim Zielonym Ładzie, i w pełni popiera nadrzędny cel obniżenia emisji CO<sub>2</sub> o 55 % do 2030 r. oraz osiągnięcia zeroemisyjnej gospodarki do 2050 r.

1.2. EKES popiera proponowane środki i z tego względu przywiązuje ogromną wagę do odpowiedniego zajęcia się problemami nierozzerwalnie związanymi z przewidywaną transformacją i do ich rozwiązania. EKES uważa to za podstawowy warunek udanej transformacji.

1.3. Ważne jest zatem, aby w ramach podejmowanych środków bardzo starannie przeanalizować ich potencjalne negatywne skutki dla konkurencyjności przemysłu i usług w Europie zarówno w sektorach generujących duże emisje, jak i w ujęciu ogólnym, a także by podjąć działania w celu zapobieżenia w jak największym stopniu negatywnym skutkom dla gospodarki i społeczeństwa, takim jak bezrobocie, ubóstwo energetyczne lub ubóstwo w dziedzinie mobilności.

1.4. EKES przyjmuje do wiadomości, że zasoby na podnoszenie i zmianę kwalifikacji oraz zaradzenie negatywnym skutkom społecznym wniosku w sprawie ETS będą zależały od losów wniosków wciąż jeszcze nieuchwalonych przez współustawodawców, w tym od stworzenia Społecznego Funduszu Klimatycznego. Choć EKES jest przychylnie nastawiony do tych wniosków ustawodawczych jako takich, to wciąż zastanawia się, czy dostępne zasoby będą wystarczające, nawet jeśli wnioski finansowe zostałyby przyjęte bez znaczących poprawek.

1.5. Należy również zanalizować sposób, w jaki podchodzi się na całym świecie do kwestii klimatycznych i unikać rozbieżności, które mogą stawiać europejskie przedsiębiorstwa w gorszej pozycji. EKES odsyła tu m.in. do swojej opinii w sprawie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM).

1.6. Przyspieszone tempo i wysoki poziom ambicji w zakresie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> oraz ograniczona dostępność uprawnień emisyjnych oznaczać będą wyższe koszty dla wszystkich sektorów objętych systemem ETS. Choć niektóre sektory będą chronione mechanizmem dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM), wpłynie to negatywnie na konkurencyjność na światowych rynkach, chyba że znacząca liczba krajów pójdzie w ślady UE, czego nie sposób jest w tej chwili przewidzieć. Konieczne mogą okazać się środki wspierające eksport i EKES zwraca uwagę na potrzebę znalezienia skutecznych rozwiązań zgodnych z ramami WTO. Komisja niezwłocznie musi politycznie zaangażować się w ten proces. Ponadto trzeba odpowiednio zmienić wszystkie dwustronne umowy handlowe UE.

1.7. EKES zastanawia się również nad tym, czy zwiększony poziom kosztów spowodowany wprowadzeniem zmian do systemu ETS może mieć negatywne skutki dla perspektyw odbudowy po kryzysie związanym z pandemią COVID-19.

1.8. EKES zwraca uwagę na fakt, że choć transport morski jest jednym z sektorów, gdzie ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> jest szczególnie trudne i kosztowne w perspektywie czasowej do 2030 r., to jednak sektor ten ogłosił, że do 2050 r. stanie się neutralny dla klimatu. Komisja Europejska powinna zbadać, czy planowane obecnie uwzględnienie transportu morskiego w systemie ETS może wywołać ogólny wzrost cen uprawnień do emisji z konsekwencjami dla wszystkich sektorów objętych systemem.

1.9. EKES zasadniczo z zadowoleniem przyjmuje propozycję, aby rozszerzyć stosowanie systemu ETS na okręty z krajów trzecich oraz na podróże z portów i do portów w krajach trzecich, jednak zwraca uwagę na prace toczące się w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) mające na celu wypracowanie globalnego rozwiązania w odniesieniu do emisji z transportu morskiego i zachęca UE do aktywnego działania na rzecz uzgodnienia rozwiązania w ramach IMO.

1.10. W odniesieniu do wybranego rozwiązania polegającego na rozszerzeniu systemu ETS na sektor budowlany i transport drogowy w formie systemu równoległego, w którym dystrybutorzy paliwa stałiby się podmiotami handlowymi, EKES odnotowuje, że dla podmiotów odpowiedzialnych za budynki, przedsiębiorstw transportowych czy właścicieli pojazdów osobowych głównym skutkiem takiego rozszerzenia będzie sygnał cenowy w zakresie, w jakim dystrybutor paliwa uwzględni koszty handlu uprawnieniami do emisji w cenie paliwa, co wywrze znaczący wpływ na gospodarstwa domowe/konsumentów i przedsiębiorstwa.

1.11. Ponieważ w tym przypadku podmioty objęte systemem ETS nie są podmiotami rzeczywiście działającymi w objętych sektorach – to jest w sektorze transportu drogowego czy sektorze zarządzania budynkami – lecz są dystrybutorami paliwa, możliwości podmiotów w objętych sektorach, aby wpływać na swoją sytuację, są bardzo ograniczone, a w wielu przypadkach w ogóle nie istnieją. Wprowadzono tu sygnał cenowy, którego skutki są podobne do tych związanych np. ze zwiększeniem stawki podatkowej. Dlatego w większości przypadków system ETS nie przekłada się tu na zwyczajową wartość dodaną.

1.12. Skutki rozszerzenia systemu ETS na transport drogowy mogą być szczególnie dotkliwe dla gospodarstw domowych, w których z finansowych i innych przyczyn nie można zdecydować się na pojazd elektryczny lub napędzany paliwem alternatywnym, lub dla transportu ciężkiego, gdzie – szczególnie w odniesieniu do transportu dalekobieżnego – nie ma dotychczas rzeczywistych alternatyw dla paliw kopalnych.

1.13. W odniesieniu do rozszerzenia systemu na transport drogowy EKES zauważa, że decyzję o tym środku podjęto pomimo sceptycznego nastawienia sektora prywatnego, związków zawodowych i organizacji pozarządowych. Wydaje się, że ich opinia miała niewielkie znaczenie w porównaniu z opiniami obywateli i środowisk akademickich. Ponieważ prawodawstwo jest procesem politycznym o skutkach społecznych, EKES uważa, że w tym procesie decyzyjnym kluczowe znaczenie powinno mieć szerokie uwzględnienie wpływu na społeczeństwo, w tym na gospodarkę i zatrudnienie.

1.14. EKES zaznacza, że żegluga krajowa w UE, budownictwo i transport drogowy nadal będą podlegać rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego (rozporządzenie ESR) oraz że osiągnięte w tych sektorach wyniki w ramach systemu ETS będą zaliczane na poczet wysiłków państw członkowskich na rzecz wypełnienia zobowiązań wynikających z rozporządzenia ESR. Ponadto w sektorze transportu będą również obowiązywały normy emisji, a w sektorze budownictwa – przepisy dotyczące efektywności energetycznej. Poza tym do obu sektorów zastosowanie mają przepisy dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii. Dlatego EKES zwraca uwagę na konieczność zapewnienia przez Komisję i państwa członkowskie sprawnego i przejrzystego interfejsu między tymi systemami.

1.15. EKES przychylnie podchodzi do wniosku dotyczącego dostosowania wolumenów i poprawienia stabilności oraz przewidywalności rezerwy stabilności rynkowej. Podobnie EKES z zadowoleniem przyjmuje utworzenie rezerwy stabilności rynkowej, w tym w odniesieniu do handlu uprawnieniami do emisji w transporcie drogowym i budownictwie.

## 2. Kontekst opinii

2.1. Komisja przedłożyła następujące dwa wnioski ustawodawcze aktualizujące i rozszerzające system handlu uprawnieniami do emisji ETS.

- Wniosek w sprawie dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenie (UE) 2015/757, (COM(2021) 551 – 2021/0211 (COD)) (wniosek dotyczący systemu ETS)
- Wniosek dotyczący decyzji zmieniającej decyzję (UE) 2015/1814 w odniesieniu do liczby uprawnień, które mają zostać wprowadzone do rezerwy stabilności rynkowej na potrzeby unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych do 2030 r., (COM(2021) 571 – 2021/0202 (COD)) (wniosek dotyczący stabilności rynkowej)

2.2. Powyższe wnioski legislacyjne stanowią część pakietu „Gotowi na 55”, którego celem jest stworzenie ram regulacyjnych pozwalających na osiągnięcie celów wyznaczonych w prawie o klimacie, a mianowicie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu do 1990 r. w sposób sprawiedliwy, racjonalny pod względem kosztów i konkurencyjny.

2.3. Cel ten ma zostać osiągnięty za pośrednictwem 13 wniosków ustawodawczych uważanych za wzajemnie powiązane i zawierających środki na rzecz ustalania opłat, wyznaczania celów, ustalania norm i zapewniania środków wsparcia.

2.4. Celem wniosków ustawodawczych w ramach pakietu jest ustanowienie bardziej rygorystycznego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz rozciągnięcie systemu na transport morski, drogowy i budynki. Kolejne wnioski legislacyjne dotyczące stosowania systemu ETS w lotnictwie są przedmiotem oddzielnej opinii.

2.5. Wnioski te łączą się z wnioskami ustawodawczymi dotyczącymi aktualizacji dyrektywy w sprawie opodatkowania energii<sup>(1)</sup> oraz z wnioskiem w sprawie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM)<sup>(2)</sup>. Istnieje również powiązanie z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny<sup>(3)</sup>, którego zadaniem jest łagodzenie negatywnych skutków społecznych wniosku w sprawie systemu ETS.

2.6. Wyznaczenie ambitniejszego celu polegającego na obniżeniu emisji o 61 % zamiast 43 % do 2030 r. przełoży się na roczną redukcję emisji o 4,2 % zamiast obecnego 2,2 %. Ma to nastąpić poprzez ograniczenie liczby uprawnień do emisji dostępnych w danym roku. Nie przewiduje się przydziału żadnych bezpłatnych uprawnień po zakończeniu procesu stopniowego wprowadzania mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM) dla tych sektorów, które mają zostać zabezpieczone proponowanym mechanizmem CBAM (sektor cementu, energii elektrycznej, nawozów, żelaza i stali oraz aluminium). Nie będzie także żadnych bezpłatnych uprawnień dla budownictwa i transportu drogowego, w których to sektorach nie należy spodziewać się ucieczki emisji.

2.7. W związku z rozszerzeniem systemu handlu uprawnieniami do emisji na transport drogowy i budownictwo istnieje również powiązanie z wnioskiem w zakresie aktualizacji rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego<sup>(4)</sup>.

## 3. Uwagi ogólne

*Wniosek w sprawie ETS w ujęciu ogólnym*

3.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje ambitne dążenie do przyspieszenia i zwiększenia ograniczenia emisji dwutlenku węgla, aby zachować zgodność z założeniami określonymi w Europejskim prawie o klimacie i Europejskim Zielonym Ładzie. EKES w pełni popiera nadrzędny cel ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> o 55 % do 2030 r. oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej gospodarki do 2050 r. EKES popiera również samą zasadę „zanieczyszczający płaci”. Tak jak wskazano w niedawno opublikowanym sprawozdaniu IPCC należy podjąć pilne i stanowcze środki, aby łagodzić zmianę klimatu.

3.2. Ważne jest zatem, aby w ramach podejmowanych środków bardzo starannie przeanalizować ich potencjalne negatywne skutki dla konkurencyjności przemysłu i usług w Europie zarówno w sektorach generujących duże emisje, jak i w ujęciu ogólnym, a także by podjąć działania w celu zapobieżenia w jak największym stopniu negatywnym skutkom dla gospodarki i społeczeństwa, takim jak bezrobocie, ubóstwo energetyczne lub ubóstwo w dziedzinie mobilności.

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

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

<sup>(3)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/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. Należy również zanalizować sposób, w jaki podchodzi się na całym świecie do kwestii klimatycznych i unikać rozbieżności, które mogą stawiać europejskie przedsiębiorstwa w gorszej pozycji i/lub powodować problemy społeczne, takie jak ubóstwo energetyczne czy ubóstwo związane z mobilnością. EKES ubolewa nad tym, że dotychczas poświęcano tym problemom zbyt mało uwagi i że proponowane rozwiązania nie wydają się być w pełni wystarczające.

3.4. Jeśli chodzi o skutki społeczne, to na pewno potrzebna będzie zmiana kwalifikacji oraz ich podnoszenie, aby umożliwić sile roboczej dostosowanie się do nowych wymogów w zakresie umiejętności oraz ich spełnienie. Ponadto skutki dla gospodarstw domowych, takie jak wyższe koszty energii elektrycznej i mobilności, mogą prowadzić do ubóstwa energetycznego i ubóstwa związanego z mobilnością, przy czym to ostatnie jest szczególnie rozpowszechnione w regionach oddalonych i słabo zaludnionych. Planuje się rozwiązanie tych problemów za pomocą różnych środków łagodzących, które mają być w znacznym stopniu finansowane z dochodów pochodzących z systemu ETS, w tym z przychodów przypadających na państwa członkowskie oraz ze środków mających sfinansować proponowany Społeczny Fundusz Klimatyczny. EKES zauważa, że dostępność zasobów pozwalających na rozwiązanie tych problemów będzie zależeć od losu wniosków ustawodawczych wciąż jeszcze rozpatrywanych przez współustawodawców. Komitet jest zdania, że koszty rozwiązania tych problemów będą znaczne i trwałe. W związku z tym EKES zastanawia się również, czy dostępne zasoby będą wystarczające, nawet jeśli wnioski dotyczące finansowania zostałyby zatwierdzone bez znaczących poprawek, biorąc pod uwagę liczbę osób zaangażowanych i czas niezbędny na przeprowadzenie przewidywanej transformacji.

3.5. Przyspieszone tempo i wysoki poziom ambicji w zakresie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> oraz ograniczona dostępność uprawnień emisyjnych przyniosą korzyści dla środowiska, ale oznaczać będą także wyższe koszty dla wszystkich sektorów objętych systemem ETS. Choć skutki wzrostu kosztów zostaną ograniczone poprzez dostępność bezpłatnych uprawnień, a dla niektórych sektorów w ramach mechanizmu CBAM, środki te nie będą mieć zastosowania do wszystkich sektorów, które wykorzystują energię w różnorodnych procesach i które będą borykać się z konkurencją ze strony krajów trzecich na rynku wewnętrznym. Ponadto środki te nie ochronią przedsiębiorstw w UE przed niekorzystnymi warunkami konkurencji na rynkach zewnętrznych z uwagi na wyższe koszty.

3.6. EKES zwraca również uwagę na to, że otwarte pozostaje pytanie, czy produkty zeroemisyjne staną się dostatecznie atrakcyjne, aby zrekompensować różnicę kosztów wynikającą z systemu ETS, czy też na rynkach światowych powszechnie wprowadzone zostaną środki o skutkach pod względem kosztów równoważnych do tych wynikających z systemu ETS. Jeśli tak się nie stanie, to konkurencyjność przedsiębiorstw europejskich na rynkach światowych może stać się problemem.

Rodzi to pytanie, czy produkty lub usługi, które miałyby być eksportowane do krajów trzecich, powinny zostać wyłączone z systemu ETS czy też należy rozważyć inne środki wsparcia. Wydaje się wątpliwe, czy wsparcie innowacji, które wydaje się jedynym środkiem wsparcia zgodnym z ramami WTO, jest wystarczające do rozwiązania ewentualnego problemu dotyczącego konkurencyjności.

3.7. Kolejne pytanie dotyczy tego, czy zwiększony poziom kosztów spowodowany wprowadzeniem zmian do systemu ETS może mieć negatywne skutki dla perspektyw odbudowy po kryzysie związanym z pandemią COVID-19. EKES zastanawia się nad tym, czy takie ryzyko zostało odpowiednio wzięte pod uwagę.

3.8. Komitet z zadowoleniem zauważa, że wniosek dotyczący ETS zakłada, iż dochody z systemu ETS będą wykorzystywane na różne sposoby – w ramach zasobów własnych Komisji lub zgodnie z przepisami dotyczącymi korzystania z dochodów przez państwa członkowskie – w celu promowania zrównoważonego rozwoju, w tym społecznych skutków transformacji w kierunku społeczeństwa neutralnego klimatycznie.

3.9. EKES podkreśla, że powyższe uwagi nie powinny być postrzegane jako kwestionowanie pilnej potrzeby podjęcia działań w celu złagodzenia negatywnych skutków klimatycznych emisji, lecz jako zastrzeżenie odnoszące się do ryzyka zaistnienia skutków negatywnych – zarówno społecznych, jak i dla konkurencyjności – jeżeli kwestie takie jak te, o których mowa powyżej, nie zostaną rozpatrzone i rozwiązane.

#### *Rozszerzenie systemu ETS na transport morski*

3.10. EKES z zadowoleniem przyjmuje to, że wszystkie statki wpływające do portów w UE lub z nich wypływające będą objęte tymi samymi przepisami. Niemniej koszty dla właścicieli statków i armatorów z UE wynikające z zastosowania systemu ETS będą wyższe niż koszty dla konkurentów spoza UE, którzy również w niektórych wypadkach obniżają swoje koszty poprzez dumping socjalny. UE musi zwrócić uwagę na skutki zmniejszenia konkurencyjności unijnego sektora żeglugi.

3.11. Należy również uwzględnić to, że transport morski jest jednym z tych sektorów, gdzie ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> jest szczególnie trudne i kosztowne oraz że w związku z tym uwzględnienie transportu morskiego może wywołać ogólny wzrost cen uprawnień do emisji, co z kolei miałoby ogólnie konsekwencje dla konkurencyjności sektorów objętych systemem ETS.

3.12. Zgodnie z wnioskiem dotyczącym ETS handel uprawnieniami w ramach systemu w sektorze morskim jest ograniczony do statków o tonażu brutto powyżej 5 000 ton brutto, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757<sup>(5)</sup> w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego. Może to spowodować odwrotny skutek polegający na częstszym budowaniu nowych statków o tonażu poniżej 5 000 ton lub przebudowie statków, tak by mieściły się w granicach poniżej 5 000 ton brutto. Rozsądnym rozwiązaniem byłoby znaczne obniżenie progu i zastosowanie ETS np. do statków o masie powyżej 400 ton brutto. Kolejnym rozwiązaniem mogłoby być odpowiednie dostosowanie obowiązku monitorowania.

3.13. Choć EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję, aby rozszerzyć stosowanie systemu ETS na okręty z krajów trzecich oraz na podróże z portów i do portów w krajach trzecich, to jednak zwraca uwagę na prace toczące się w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) mające na celu wypracowanie globalnego rozwiązania w odniesieniu do emisji z transportu morskiego i zachęca UE do aktywnego działania na rzecz uzgodnienia rozwiązania w ramach IMO.

#### *Rozszerzenie systemu ETS na budownictwo i transport drogowy w systemie równoległym*

3.14. Wybrane rozwiązanie w formie równoległego systemu, w którym dystrybutorzy paliwa stałoby się podmiotami handlowymi, oznacza, że dla podmiotów odpowiedzialnych za budynki, przedsiębiorstw transportowych czy właścicieli pojazdów osobowych głównym skutkiem takiego kroku będzie przede wszystkim sygnał cenowy w zakresie, w jakim dystrybutor paliwa uwzględni koszty handlu uprawnieniami do emisji w cenie paliwa. Jeśli tak się stanie, to może to mieć zasadnicze skutki zarówno dla gospodarstw domowych/konsumentów, jak i dla przedsiębiorstw.

3.15. W odniesieniu do rozszerzenia systemu na transport drogowy EKES zauważa, że decyzję o tym środku podjęto pomimo sceptycznego nastawienia sektora prywatnego, związków zawodowych i organizacji pozarządowych. Wydaje się, że ich opinia miała niewielkie znaczenie w porównaniu z opiniami obywateli i środowisk akademickich. Ponieważ prawodawstwo jest procesem politycznym o skutkach społecznych, EKES uważa, że w tym procesie decyzyjnym kluczowe znaczenie powinno mieć szerokie uwzględnienie wpływu na społeczeństwo, w tym na gospodarkę i zatrudnienie.

3.16. Skutki mogą być szczególnie dotkliwe dla gospodarstw domowych, w których z finansowych i innych przyczyn nie można zdecydować się na pojazd elektryczny lub napędzany paliwem alternatywnym, lub dla transportu ciężkiego, gdzie – szczególnie w odniesieniu do transportu dalekobieżnego – nie ma dotychczas dostępu do rzeczywistych alternatyw dla paliw kopalnych.

3.17. Przy wzrastającym popycie ceny paliw alternatywnych prawdopodobnie również wzrosną, w szczególności jeśli weźmiemy pod uwagę surowe przepisy dotyczące paliw z odnawialnych źródeł energii, co ogranicza dostępność i pociąga za sobą wyższe koszty.

3.18. Istotną cechą i zasadniczą wartością dodaną systemu ETS wydaje się być fakt, że zachęca on podmioty w poszczególnych sektorach objętych systemem do podejmowania działań zmierzających do zmniejszenia obciążeń wynikających ze stosowania systemu poprzez zmianę zachowań lub różnego rodzaju rozwój. Ponieważ w tym przypadku podmioty objęte systemem ETS nie są podmiotami rzeczywiście działającymi w objętych sektorach – to jest w sektorze transportu drogowego czy sektorze zarządzania budynkami – lecz są dystrybutorami paliwa, możliwości podmiotów w objętych sektorach, aby wpływać na swoją sytuację, są bardzo ograniczone, a w wielu przypadkach w ogóle nie istnieją. Wprowadzono tu politykę cenową, której skutki są podobne do skutków wynikających np. ze zwiększenia stawki podatkowej. Dlatego w zasadzie w większości przypadków system ETS nie przekłada się na zwyczajową wartość dodaną.

#### *Interfejs między systemem ETS w transporcie morskim, budynkach i transporcie drogowym a rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842<sup>(6)</sup> w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego (rozporządzeniem ESR)*

3.19. EKES przyjmuje do wiadomości, iż żegluga morska w UE, budownictwo i transport drogowy nadal będą podlegać rozporządzeniu ESR oraz że do tych sektorów będą się odnosić także inne nowe przepisy związane z pakietem „Gotowi na 55”, m.in. wnioski dotyczące dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej<sup>(7)</sup>, dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii<sup>(8)</sup> oraz wymogi w zakresie emisji dla pojazdów silnikowych. Wydaje się to oznaczać, że poziomy emisji wynikające z systemu ETS w tych sektorach będą zaliczane na poczet wysiłków państw członkowskich na rzecz wypełnienia zobowiązań wynikających z rozporządzenia ESR. Wydaje się to również oznaczać, że państwa członkowskie zachowują zdolność regulacyjną do nakładania na te sektory dalszych zobowiązań z myślą o pomożeniu im w wywiązaniu

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).

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

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

się z ich zobowiązań określonych w rozporządzeniu ESR, przy jednoczesnym stosowaniu przepisów rozporządzenia ESR dotyczących elastyczności i sprawiedliwości. Dlatego EKES zwraca uwagę na znaczenie zapewnienia przez Komisję i państwa członkowskie sprawnego i przejrzystego interfejsu między odmiennymi systemami.

*Wniosek dotyczący stabilności rynkowej*

3.20. EKES przyjmuje do wiadomości korektę wyliczenia łącznej liczby uprawnień, aby umożliwić rezerwie stabilności rynkowej zajęcie się również sektorami transportu lotniczego i morskiego, a także zmianę tzw. wskaźnika pobrania, aby wprowadzić element elastyczności poprzez stworzenie buforowej rezerwy stabilności rynkowej.

3.21. Podobnie EKES z zadowoleniem przyjmuje utworzenie samej rezerwy stabilności rynkowej, w tym w odniesieniu do handlu emisjami w sektorach transportu drogowego i budynków.

3.22. EKES z zadowoleniem odnotowuje zmiany w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814<sup>(9)</sup> w sprawie rezerwy stabilności rynkowej oraz zamiar uwzględnienia potrzeb transportu lotniczego i morskiego, jak również budynków i transportu drogowego. EKES docenia cel, jakim jest poprawa przewidywalności i stabilności w odniesieniu do dostępności uprawnień. EKES jest również zadowolony z faktu, że zaproponowano przedłużenie podwajania wartości procentowych i uprawnień, aby umożliwić uwzględnienie dostatecznej liczby uprawnień w rezerwie stabilności rynkowej.

Bruksela, dnia 8 grudnia 2021 r.

Christa SCHWENG  
Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---

<sup>(9)</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).