

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

A6-0409/2007

24.10.2007

ДОКЛАД

относно търговията и изменението на климата
(2007/2003(INI))

Комисия по международна търговия

Докладчик: Alain Lipietz

PR_INI

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	4
EXPLANATORY STATEMENT	16
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ОКОЛНА СРЕДА, ОБЩЕСТВЕНО ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ НА ХРАНИТЕ	20
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА.....	25
РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ	29

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно търговията и изменението на климата

(2007/2003(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид докладите на трите работни групи към Междуправителствената експертна група по изменение на климата (IPCC) — „Смекчаване на въздействието от изменението на климата“, „Въздействия, адаптиране и уязвимост“ и „Научно-физически основи“, публикувани през 2007 г.,
- като взе предвид резолюцията си от 23 май 2007 г. относно помощта на ЕС за търговия¹,
- като взе предвид заключенията на Европейския съвет, състоял се на 8-9 март 2007 г.²,
- като взе предвид съобщението на Европейската комисия до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно „Ограничаване на глобалното изменение на климата до 2 градуса Целзий — Пътят до 2020 година и след това“ (COM(2007)0002),
- като взе предвид предложението на Комисията за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността (COM(2006)0818),
- като взе предвид „Преглед на икономиката на изменението на климата“ от Nicholas Stern, представен на 30 октомври 2006 г.,
- като взе предвид доклада на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие, озаглавен „Биогоривата: лекарството по-лошо ли е от болестта?“ от 11-12 септември 2007 г. (SG/SD/RT(2007)3),
- като взе предвид изказванията на съпредседателя на работна група III към Междуправителствената експертна група по изменение на климата Bert Metz и на излъчените от Парламента експерти на изслушването на 27 юни 2007 г.,
- като взе предвид резолюцията си от 25 октомври 2006 г. относно годишния доклад на Комисията до Европейския парламент относно антидъмпинговите мерки, мерките срещу субсидирането и предпазните действия, предприети от трети страни по отношение на Общността (2004)³,

¹ Приети текстове, P6_TA(2007)0203.

² 7224/1/07 REV1.

³ ОВ С 313Е, 20.12.2006 г., стр. 276.

- като взе предвид резолюциите си относно двустранните отношения в областта на търговията и инвестициите, по-специално резолюцията си от 13 октомври 2005 г. относно перспективите за търговски отношения между ЕС и Китай¹ и резолюцията си от 28 септември 2006 г. относно икономическите и търговски отношения на ЕС с Индия²,
 - като взе предвид резолюцията си от 4 юли 2006 г. относно намаляването на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата³,
 - като взе предвид резолюцията си от 16 ноември 2005 г. относно „Спечелване на битката срещу глобалното изменение на климата“⁴,
 - като взе предвид член 45 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по международна търговия и становището на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и комисията по промишленост, изследвания и енергетика (А6-0409/2007),
- А. като има предвид, че въздействието на изменението на климата върху икономиката и околната среда взема обезпокоителни размери и ЕС, който вече е приел роля на политически лидер в тази област, следва да удвои усилията си,
- Б. като има предвид, че според оценките едно евентуално намаляване на глобалните емисии до 2015 г., което в развитите страни би достигнало 25%-40% до 2020 г., не би могло да гарантира постигане на целта, свързана с ограничаване на повишаването на температурата до 2°С над равнищата преди началото на индустриализацията,
- В. като има предвид, че ограничаването на глобалното затопляне до 2°С ще намали, но няма да премахне драматичните последици за земеделието, атмосферните условия, миграциите и биологичното разнообразие,
- Г. като има предвид, че световната търговия е нараснала над два пъти в сравнение с глобалното икономическо производство през последните десетилетия,
- Д. като има предвид, че обемът на морския транспорт е 40 пъти по-голям от този на въздушния транспорт (в тонове/км), като при това този транспорт произвежда само два пъти повече замърсяване с парникови газове (ПГ) в сравнение с въздушния транспорт, докато автомобилният превоз произвежда 4 пъти повече емисии на парникови газове в сравнение с железопътния превоз за тон/км,
- Е. като има предвид, че свободата на избор при използването на транспортните средства е от първостепенно значение за световната търговия,
- Ж. като има предвид, че е налице неотложна необходимост от разработване на модели

¹ ОВ С 233 Е, 28.9.2006 г., стр. 103.

² ОВ С 306 Е, 15.12.2006 г., стр. 400.

³ ОВ С 303 Е, 13.12.2006 г., стр. 119.

⁴ ОВ С 280 Е, 18.11.2006 г., стр. 120.

на производство, потребление и търговия, които смекчават изменението на климата и тяхното икономическо въздействие и водят до максимално нарастване на общото благосъстояние,

- З. като има предвид, че енергийната ефективност, устойчивото управление на движението по пътищата и по-кратките разстояния между производителите и от производителите до потребителите трябва да бъдат включени във всяка търговска политика на ЕС, която се отнася до въпроса за изменението на климата,
- И. като има предвид, че насърчаването на устойчиво развитие следва да продължи да бъде основната цел на търговската политика на ЕС, включително като се стреми по този начин към ускоряване на прехода към икономика с ниски равнища на въглеродните емисии,
- Й. като има предвид, че потребителите следва да получат възможно най-пълна информация за последиците от техните покупки за емисиите на парникови газове,
- К. като има предвид, че цените трябва да отразяват себестойността на такова общо благо от значение за цял свят като стабилният климат,
- Л. като има предвид, че на Конференцията на ООН относно изменението на климата (COP 13) в Бали през м. декември 2007 г. следва да се постави началото на преговорите за приемане на глобално и всеобхватно споразумение, последващо споразумението от Киото (обхващащо периода след 1 януари 2013 г.), включващо задължителни цели за емисиите на парникови газове,
- М. като има предвид, че дългосрочната цел следва да бъде да се осигури международно сближаване с цел постигане на еднакви стойности на емисиите на парникови газове на глава от населението до 2050 г.,
- Н. като има предвид, че страните, ратифицирали Протокола от Киото, не са навредили на своята конкурентоспособност (с изключение по-специално на отрасъла за производство на цимент) и са заели челни позиции в един свят, в който емисиите на парникови газове могат да бъдат регулирани,
- О. като има предвид, че това положение няма да продължи след изтичането на Протокола от Киото, ако някои страни, по-специално САЩ, Австралия, Китай и Индия, наред с други страни, не се присъединят към целта за „+2° C“, като по този начин те ще нарушават конкуренцията в полза на предприятия, които ще преместват дейността си в нерегулирани територии и ще увеличават емисиите на парникови газове от производството и транспорта,
- П. като има предвид, че действията за борба с изменението на климата следва да се разгърнат на широк фронт и, за да бъдат ефикасни, изискват всички основни участници по света, в зависимост от съответното им равнище на развитие, да съгласуват становища относно търговската политика, които са съвместими с тази цел,

От консенсус към действия

1. Приветства широкото научно и политическо съгласие относно сериозността на проблема, свързан с изменението на климата; настоятелно призовава за сключване на амбициозно споразумение от световен мащаб за периода след споразумението от Киото в съответствие със сценария на работна група III към Междуправителствената експертна група по изменение на климата (IPCC) относно необходимостта от ограничаване на повишаването на температурата до 2°C и за съответните корекции, които следва да бъдат нанесени в други международни споразумения, свързани с търговията, гражданското въздухоплаване и интелектуалната собственост; счита, че рамката за периода след 2012 г. следва да предостави възможността за участие на различни страни, в съответствие с техните национални условия, чрез краткосрочен, многоетапен подход, както и че в средносрочен план емисиите следва да се разпределят на глава от населението, първоначално в развитите страни и впоследствие във всички страни; призовава Съвета и Комисията, които работят за постигане на консенсус относно рамка за периода след 2012 г. чрез разширяване на обхвата на ангажиментите, да включат важни страни, които понастоящем са извън Протокола от Киото, по-специално САЩ и Австралия, както и да сътрудничат с отделни държави и предприятия при липсата на ангажимент от страна на правителствата;
2. Счита, че ЕС и неговите държави-членки трябва да се стремят към стриктно прилагане на механизма за прилагането на Протокола от Киото, когато той влезе в сила, с цел да се гарантира, че страните, които не са приели цели или не ги изпълняват, не се ползват с несправедливо предимство; счита, че когато дадена страна превиши своите разрешени емисии през първия период за изпълнение на задълженията, тя следва да се задължи да компенсира разликата през втория период за изпълнение на задълженията, като допълнително се санкционира с още 30%;
3. Приветства Механизма за чисто развитие в рамките на Протокола от Киото като стимул за инвестиции в развиващите се страни, които намаляват въглеродните си емисии, но отбелязва, че това все още е недостатъчно за значително пренасочване на моделите на инвестиране в онези сектори, които оказват най-голямо въздействие върху изменението на климата, като производството на енергия, транспорта и използването на енергия за промишлени цели; счита, че за постигане на подобрение, ЕС следва да застане начело на развитите страни за увеличаване на наличните ресурси чрез Световния фонд за околната среда;
4. Счита, че настоящият икономически модел, който предполага постоянно и максимално увеличаване на потреблението, производството и търговията, е неустойчив, тъй като води до все по-повишаващо се търсене на ресурси и транспорт и нарастващо количество отпадъци и емисии, което подкопава перспективите за ограничаване на изменението на климата, което понастоящем се наблюдава;
5. Счита, че засилената търговия следва да се разглежда като положителен фактор за икономически растеж и благополучие на гражданите, след като проблемите, свързани с изменението на климата, бъдат взети предвид; изразява безпокойство от обстоятелството, че нарасналите търговски обеми съществено допринасят за изменението на климата, и счита, че поради тази причина търговската политика може да представлява част от решението; подчертава, че като се има предвид

растящото съгласие относно неотложния характер на борбата срещу изменението на климата, ЕС трябва все по-често да прилага търговска и инвестиционна политика, която създава икономически стимули за изпълнение на целите на политиката в областта на изменението на климата; подчертава, че е възможно да се наложи прилагането на тези правила от ЕС с цел създаване на икономически пречки за дейности, които оказват вредно въздействие върху климата; това обаче не трябва да се използва като извинение за прилагане на протекционистки политики срещу развиващите се страни;

6. Изразява съжаление, че настоящата търговска система поражда разделение на труда в световен мащаб, основаващо се на много високо използване на транспорт - който не поема разходите, свързани с въздействието му върху околната среда - на еднородни продукти, които биха могли да се произвеждат на местно ниво;
7. Изтъква, че докато търговията може да допринесе в значителна степен за икономическото развитие и благосъстоянието на хората, в същото време транспортният сектор (и най-вече автомобилният транспорт), който позволява осъществяване на търговия със стоки и суровини, е източник на една трета от емисиите в световен мащаб на парникови газове; счита за наложително предприемането на мерки, целящи преминаване към други видове в по-голяма степен съобразен с околната среда транспорт (като железопътния и водния) и намаляването на емисиите на парникови газове при превоза на товари;
8. Счита, че като търговски партньор от световен мащаб ЕС е в добра позиция, за да съдейства за промяна в моделите на производство и транспорт на световно равнище; счита, че заемайки челна позиция, Европа би била в много по-конкурентно положение при приемането на по-строга нормативна уредба в световен мащаб;
9. Напомня, че премахването на административните бариери пред търговията и мерките за борба срещу изменението на климата могат да бъдат осъществени единствено при възможно най-широко международно сътрудничество, като в същото време това е от първостепенен интерес за ЕС, който играе водеща роля и в двете области, по-специално с цел запазване на неговата конкурентоспособност;

Към многостранност в борбата с изменението на климата

10. Подчертава необходимостта от тясно сътрудничество между Програмата на ООН за околна среда, Конвенцията по изменение на климата и Световната търговска организация (СТО) и изисква Комисията да разработи инициатива в подкрепа на тази цел; изисква бързо постигане на напредък за актуализиране на определението на СТО за съобразени с околната среда стоки и услуги, особено в настоящия кръг от преговори от Доха за постигане на споразумение относно премахването на тарифните и нетарифните пречки за „зелени“ стоки и услуги; призовава Комисията да постигне консенсус относно предоставянето на секретариатите в рамките на Многостранното споразумение относно околната среда (МСОС) статут на наблюдатели за всички заседания на СТО, които са от значение за въпросите, свързани със МСОС; подчертава, че едно решение в дългосрочен план трябва да съдържа силно политическо послание, което зачита съответно разделение на труда

между режимите на СТО и МСОС, въз основа на основни компетенции; убеден е в необходимостта от ново определяне на отговорностите на Комитета по търговия и околна среда към СТО; препоръчва извършване на проучване относно възможните изменения на Споразумението относно свързаните с търговията аспекти на правата на интелектуална собственост (ТРИПС) с оглед на бъдещо задължително лицензиране на технологиите, необходими от гледна точка на опазване на околната среда, в рамките на ясни и строги правила за защита на интелектуалната собственост, както и с оглед на строгия контрол върху тяхното изпълнение в цял свят;

11. Настоятелно твърди, че задълженията в рамките на МСОС, например Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата или Протокола от Киото към нея, трябва да се спазват, както и че не трябва да се допуска тясното тълкуване на търговските правила да предотвратява или възпрепятства постигането на формулираните в тези споразумения цели;
12. Счита, че правилата, въведени от СТО, не трябва да възпрепятстват държавите-членки при насърчаване на допълнителното развитие на нискоенергийни технологии чрез изисквания за техническа неутралност, които могат да ограничат стремежа към развитието на технологии в областта на възобновяемите ресурси;
13. Призовава Комисията да предприеме инициативи на международно равнище, и по-специално в рамките на СТО, за да гарантира, че търговската политика като цяло, както и по отношение на тенденциите в областта на търговските обеми, отчита потенциалното си въздействие върху изменението на климата,
14. Призовава Съвета и Комисията да гарантират, че двустранните търговски споразумения на ЕС и многостранните търговски споразумения на СТО се сключват в съответствие с разпоредбите на споразумението за създаване на СТО, които предвиждат, че международната търговия следва да се осъществява по начин, който предоставя възможност за оптимално използване на световните ресурси в съответствие с целите за устойчиво развитие, с оглед както на защитата, така и на опазването на околната среда;
15. Призовава още Съвета и Комисията да гарантират, че Органът за уреждане на спорове към СТО действа съобразно член 20 от споразуменията в рамките на Общото споразумение за митата и търговията (ГАТТ), който допуска държавите-членки да предприемат мерки, в т.ч. протекционистки мерки, необходими за защита на живота и здравето на хората, животните или растенията или за опазване на изчерпаемите природни ресурси;
16. Отбелязва, че ЕС вече е световен лидер в областта на алтернативните енергийни технологии, като слънчеви батерии и вятърни турбини и че благодарение на ефективни и новаторски в технологично отношение европейски предприятия ЕС следва да бъде пазарен лидер в областта на международния износ на съобразени с околната среда стоки и услуги, както и че програмата „Галилео“ и системата на Глобалния мониторинг на околната среда и сигурността (GMES) могат да се използват за контролиране на емисиите на CO₂;

17. Призовава настоятелно ЕС, с оглед на постигане на целите от Лисабон, да развие и насърчава една „съобразена с околната среда промишленост“ на световно равнище, особено с оглед на това, че търговията е важен инструмент за трансфер на технологии в развиващите се страни; подчертава необходимостта от намаляване на пречките пред „зелената търговия“, например чрез премахване на тарифите за „зелени стоки“ на равнището на СТО, изменение на правилата, уреждащи правата върху интелектуалната собственост, улесняване на въвеждането на пазара на „зелени технологии“, като се позволи гаранциите за експортни кредити да се ръководят от загрижеността за климата, както и чрез премахване на погрешните стимули и нарушаването на пазарните правила като субсидиите за изкопаеми горива;
18. Призовава за създаването на международна организация за околна среда, която би поела отговорност за спазване на международните договори и споразумения за опазване на околната среда и борба срещу изменението на климата и която, наред с другото, би работила и сътрудничила със СТО по въпроси, засягащи въздействието на търговията върху околната среда;
19. Признава, че ЕС носи историческа отговорност за емисиите на парникови газове и съзнава, че са необходими съществени промени в неговата търговска политика за насърчаване на производството на местно равнище като начин за намаляване на необходимостта от използване на транспорт; подчертава необходимостта от по-интензивно технологично сътрудничество с различни развиващи се страни и страни с бързо развиващи се икономики, по-специално Китай, Бразилия и Индия, с цел да им се предостави възможност да включат защитата на околната среда в своите политики; изразява съжаление обаче във връзка с това, че съществуващите механизми за технологичен трансфер като Механизма за чисто развитие са недостатъчни и поради това призовава за повишаване на съфинансирането и мерките за изграждане на капацитет;
20. Отбелязва, че трансферът на енергоспестяващи и съобразени с околната среда технологии от Европейския съюз към развиващите се страни играе ключова роля за прекъсване на връзката между икономическия растеж и увеличаването на емисиите на парникови газове, както и че са необходими подходящи инвестиции за насърчаване на подобно намаляване;
21. Изисква Комисията да включва системно клаузи за опазване на околната среда с конкретни разпоредби относно намаляване на емисиите на въглероден двуокис в своите търговски споразумения с трети страни; призовава за трансфер в развиващите се страни на технологии и схеми за търговия, характеризиращи се с ниски равнища на въглеродни емисии; изисква отговорните служби на Комисията в кратки срокове да разработят измерението на изменението на климата в своите оценки на въздействието върху устойчивостта, да ги обсъждат с Парламента и да ги прилагат системно преди сключването на тези споразумения;
22. Призовава Съвета и Комисията да гарантират, че преговорите за новото поколение споразумения за свободна търговия с партньори в Азия и Латинска Америка включват задължения по отношение на социалните и свързаните с околната среда

аспекти на търговията и устойчивото развитие и на ефективното изпълнение на МСОС; изразява становище, че либерализирането на търговията със стоки и технологии, основаващи се на възобновяеми енергийни източници, и подобряването на достъпа до свързани с околната среда услуги следва да бъде ключова цел за Комисията в предстоящите преговори за сключване на споразумения за свободна търговия; подчертава необходимостта от системно въвеждане на политики за „зелени“ обществени поръчки, в съответствие с договореностите на СТО, в двустранните споразумения;

23. Призовава за извършване на задълбочени анализи, от гледна точка на климата, социалния пол и устойчивостта, на резултатите от многостранните и двустранни търговски споразумения, договорени между ЕС и трети страни, и настоятелно приканва Комисията да разреши оказването на изрична подкрепа за управлението на изменението на климата в рамките на всички видове помощи за търговия и други свързани с тях помощи за развитие;
24. Подкрепя предложението на Комисията за създаване, в рамките на всяко търговско споразумение, на форум за устойчиво развитие със силно изразен компонент, свързан с климата, който да бъде отворен за участие от страна на избрани представители и на гражданското общество (по-специално неправителствените организации, които извършват дейност в областта на околната среда) и други ключови участници, и призовава за прилагането му в рамките на текущите преговори;
25. Подчертава необходимостта от разширяване на диалозите в областта на политиката за околната среда, както и на диалога в областта на енергийната политика, които представляват част от споразуменията на ЕС с трети страни или региони, така че те да обхванат въпроси, свързани с изменението на климата, и призовава Комисията да излезе с конкретни предложения за показатели за напредъка, съобразени с вида държава;
26. Смята, че екосистемите, които изпълняват важна роля като въглеродни кладенци и на резервати за биологично разнообразие, представляват благо от обществен интерес за цял свят, и се нуждаят от специална защита и международна финансова подкрепа; предлага включване на споразуменията за партньорство за правоприлагане, управление и търговия в областта на горското стопанство във всички съществуващи и бъдещи споразумения с трети страни;
27. Признава, че прекалено често търговията води до прекомерна експлоатация на екосистемите, по-специално на горите в развиващите се страни; настоятелно приканва индустриализираните страни да поемат отговорност за широкоразпространеното обезлесяване, предизвикано от международната търговия; подчертава значителното въздействие върху климата на обезлесяването и в тази връзка дългосрочната икономическа стойност и значението на опазването на горите; призовава ЕС да положи значителни усилия за въвеждане на механизми за възнаграждение за „избегнато обезлесяване“ в рамките на международните преговори относно климата, наред с други строги политически мерки за насърчаване на отговорната търговия с природни ресурси;

28. Подкрепя предложението на Комисията за задълбочаване на сътрудничеството с развиващите се страни в области, свързани с приспособяването към изменението на климата и смекчаване на неговото въздействие, посредством създаване на Световен съюз за политика в областта на климата; подчертава, че задълбочаването на диалога и пристъпването към разработване и прилагане на съвместни програми в области от взаимен интерес във връзка с околната среда, като изменението на климата, управлението на отпадъците и незаконната сеч, с основни бързо развиващи се икономики, като Китай, Индия, Бразилия, Украйна и Южна Африка, трябва да бъде приоритет за ЕС и държавите-членки;
29. Призовава за преустановяване на подкрепата чрез публични финансови средства, посредством агенции за експортно кредитиране и публични инвестиционни банки, за проекти, свързани с изкопаеми горива, и за удвояване на усилията за ускоряване на преминаването към възобновяеми енергийни източници и ефективни в енергийно отношение технологии;
30. Отправя искане към Комисията и държавите-членки да предложат законодателни инструменти с цел агенциите за експортно кредитиране в държавите-членки и Европейската инвестиционна банка да вземат предвид последиците във връзка с изменението на климата на финансираните проекти при предоставянето на заеми или кредитни гаранции, както и да наложат мораториум върху финансирането до събиране на достатъчни данни в съответствие с препоръките на ОИСР, Г-8 и Прегледа на добивните отрасли;
31. предлага изменение на споразумението за субсидиите на СТО с цел повторно въвеждане на клауза, предвиждаща възможността за определени субсидии, свързани с околната среда, да бъдат защитени;

ЕС може да направи повече, за да избегне изпускането на CO₂ в атмосферата

32. Отново обръща внимание на необходимостта от намаляване с 30% до 2020 г. на емисиите на парникови газове в ЕС, независимо от ангажиментите, поети от трети страни;
33. Подчертава необходимостта от повишаване на информираността на обществото относно цялостните разходи, свързани с въздействието върху околната среда на потребителските стоки; призовава Комисията и Съвета да предложат мерки за предоставянето на информация относно потреблението на енергия и емисиите на парникови газове при производството и транспорта на стоките, предлагани за продажба в ЕС, като предложението на правителството на Обединеното кралство за въвеждане на етикети относно въглеродния отпечатък на стоките, на които се посочва нивото на емисиите на CO₂, причинени от производството, транспорта и евентуалното изхвърляне на стоките;
34. Настоява за въвеждане на съответстващи на договореностите на СТО общи стандарти и схеми за етикетирание по отношение на въздействието на различните продукти във връзка с емисиите на парникови газове, включително на етапите на производство и транспорт, като част от по-широка политика за информиране на потребителите, чрез която да им се предостави възможност да допринасят за

намаляване на емисиите на CO₂;

35. Отправя искане към Комисията да изработи спешно подходящи процедури за определяне и обявяване на отпечатъците върху околната среда и да разработи софтуер, който дава възможност на предприятията да изчислят количеството на емисиите на парникови газове при всеки производствен процес;
36. подчертава, че са необходими усилия за отразяване на някои външни влияния, свързани с търговията (като например вредните последствия за околната среда), с други думи, представянето им под формата на ценови показатели, разбираем за пазара, както и за насърчаване на лоялната конкуренция чрез практическо прилагане на принципа „замърсителят плаща“ (по-специално в областта на автомобилния и въздушния транспорт), в идеалния случай чрез разширяване в световен мащаб на Схемата за търговия с емисии;
37. отбелязва неразривната връзка между търговията и транспортния сектор; настоятелно приканва да се обърне внимание на всички видове транспорт и по-специално на онези, чиито емисии значително са се увеличили през последните години, а именно морския транспорт (за чиито емисии на въглероден двуокис се счита, че са двойно по-високи от авиационните и че биха могли да нараснат с до 75% през следващите 15-20 години);
38. В рамките на подхода, свързан с „отпечатъка върху околната среда“, приветства евентуалното включване на самолетите, кацащи в Европа, в Европейската система за търговия с емисии; призовава за разглеждане на предложението за включване на сектора на морския транспорт;
39. Признава насърчаването на основани на решения в областта на ИКТ, отразяването на разходите, свързани с въздействието на транспорта върху околната среда, в цените на горивата, както и популяризирането на железопътния транспорт и крайбрежното плаване, устойчивите биогорива и бързото интегриране на въздухоплаването в една щателно разработена система на ЕС за търговия с емисии като ключови мерки за намаляване на въздействието на търговията и транспорта върху климата; призовава Комисията и Съвета да предложат мерки за насърчаване и избор на най-малко замърсяващите видове транспорт, по-специално чрез изготвяне на разпоредби, свързани с различните пазарни механизми;
40. Настоятелно призовава помощта, предоставяна за транспортния сектор, да бъде изчислявана, като се взема предвид въздействието, което различните видове транспорт оказват върху околната среда, и да се разгледа използването на търговски инструменти, съвместими с пазара (като етикетиране и стандарти), които насърчават опазването на климата;
41. Счита, че тъй като не е известна реалната стойност на въглеродните емисии в рамките на автомобилния транспорт, особено по отношение на транспорта на храни и други стоки от първа необходимост, схемите, подкрепящи развитието на устойчиво местно производство, следва да бъдат приемани за допустими и следва да бъдат насърчавани с цел ограничаване на прекомерния превоз на храни по

пътищата; също така препоръчва въвеждането на стандарти за етикетиране с цел да се информират потребителите за отпечатъка на даден продукт върху околната среда;

42. Изразява особена загриженост във връзка с потенциалното отрицателно въздействие върху обществото и околната среда на политиките за насърчаване на използването на биогорива и биомаса в Европа; отново отправя призива си за издаване на задължителни сертификати относно въздействието върху обществото и околната среда на биогоривата (или суровините за тях) като условие за тяхното използване и съответствие с целите на ЕС;
43. Призовава към това всички споразумения за закупуване на биогорива да бъдат обвързани с клаузи, целящи защита на области със значение за биологичното разнообразие и производството на храни за човека;
44. Призовава Комисията да оцени въздействието върху климата на вноса на соя и палмово масло в ЕС, като вземе предвид последиците от него във връзка с обезлесяването на тропическите гори, и да предприеме мерки за включване в цените на разходите във връзка с въздействието върху климата;
45. Отправя искане към Комисията да насърчи създаването на европейско движение за най-добри практики и показатели във връзка с аспектите на изменението на климата, свързани с местонахождението, като се посочва все по-фрагментираната в географско отношение производствена верига, и производството „точно навреме“, както и да представи съответните предложения;
46. Призовава Комисията да разгледа механизмите, съответстващи на договореностите на СТО, и съобразените с околната среда търговски политики, с цел да се разреши въпросът за третите страни, които не са обвързани с Протокола от Киото, както и да се стреми към включване на по-ясни разпоредби относно такива възможности в бъдещи версии на Протокола; счита, че търговските мерки следва да се предприемат единствено когато алтернативните мерки биха били неефективни при постигане на дадена цел, свързана с околната среда; счита, че използваните търговски мерки следва да не ограничават търговията в по-висока от необходимото степен за постигане на целта и следва да не представляват произволна или неоправдана дискриминация; счита корекциите на граничните такси за законен способ за преминаване към икономика с ниски равнища на въглеродните емисии, като те водят до уеднаквяване на условията за страните по бъдещото споразумение след Киото и другите страни и оказват възпиращ ефект по отношение на преместването на дейността на предприятията, и счита, че началото на периода след изтичане на Споразумението от Киото следва да бъде отправна точка за подобни мерки;
47. Препоръчва в дългосрочен план разработването на схема въз основа на надеждни данни за жизнения цикъл, която да включва при необходимост крайни продукти като автомобили, електронно оборудване и др.;
48. Настоява бъдещите предложения да бъдат в пълно съответствие с международните задължения на ЕС, по-специално наложените от СТО, включително член 20 от

ГАТТ;

49. Същевременно подчертава, че при преразглеждане на инструментите за защита на търговията следва да отчете приложимостта на въвеждането на свързани с околната среда фактори с цел да се избегне екологичния дъмпинг на продукти с произход от страни, които не са ратифицирали протокола след Киото;

50. Призовава за въвеждане на стимули за производството (чрез отпускане на държавни или общностни помощи) и използването (чрез намаляване на данъка върху добавената стойност) на продукти, които допринасят за намаляване на емисиите на CO₂;

o

o o

51. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета, Комисията и правителствата и парламентите на държавите-членки.

EXPLANATORY STATEMENT

The fourth IPCC Working Group III report (2007), confronted the international community with its responsibilities. The scenarios limiting global warming to between +2 and +2.4°C rely on the planet's greenhouse gas (GHG) emissions starting to decrease from 2015, dropping by around 25% to 40% by 2020 in all developed countries (Annex B of the Kyoto Protocol) and by 80% by 2050. If these first deadlines are not met, global warming will inevitably rise above 3°C, costing five thousand billion euros according to the Stern review. These costs are in the same league as those of a world war.

By comparison, the cost of taking action is negligible. Again according to the Stern report, the cost of a strategy to limit climate change to +2°C would represent a total reduction of 1% of global product, which is set to increase by 2.5% per annum from now until 2050, or a delay of less than one half-year in global consumption level. The majority of measures to be taken consist in investments and services which will increase employment and have other positive effects (decreasing noise levels, drop in road accidents etc.), in reducing waste, thus increasing households' purchasing power, on Pigovian ecotaxes to replace other taxes or facilitate other public policies, such as the fight against AIDS.

All the policies of the European Union, which is providing global leadership in the fight against climate change, should therefore be geared to this objective which is very close in time. This is particularly true of its commercial policy, which depends on considerable diplomatic efforts to encourage all the Annex B countries to ratify the Kyoto Protocol and all the countries in the world to ratify a post-Kyoto Protocol (2012-2020) in line with these objectives, and then to amend and standardise the international agreements.

In the absence of consensus, Europe is determined to lead the way with the more modest proposals made by the Commission (20% reduction by 2020). But in this case it could use the bilateral agreements which it is currently negotiating to involve as much of the world as possible in this joint fight.

If every country agrees to cooperate, the technological advances that Europe will have made will certainly be a competitive advantage. Still, it cannot be discounted that after 2012 some high-emitting countries may continue to avoid committing themselves to our joint efforts. Europe will then have to take specific measures to avoid a situation where businesses give in to the temptation to relocate their production centres to such countries and to protect itself from those countries that create unfair competition by granting an implicit subsidy to their own industries in this way.

I. International trade and the greenhouse effect

For two decades, international trade has been growing at a rate of two to two and a half times the rate of global production. This imbalance is a result of the search for an international division of labour that optimises salary and tax costs in a context where GHG emissions are not properly internalised into transport costs. In addition, in the future - and already in the case of industries that emit large amounts of GHG per tonne of product (such as the cement industry) - relocation will sometimes allow national regulations against the greenhouse effect to be evaded.

A certain degree of international division of labour has always had positive effects and is sometimes essential in the case of primary products, for which geography determines location. These positive effects can be combined with the fight against the greenhouse effect provided that appropriate measures are taken to internalise the cost of GHG emitted throughout the chain, from sub-contractor to the final producer and from final producer to consumer.

In the interests of educating the public, it would be desirable to make consumers aware of cost from now on. Hence the many suggestions, such as 'food miles', to encourage consumers to 'buy local'. In reality, the means of transport is just as important: for a British consumer, a New Zealand lamb chop has a higher GHG cost than an English chop if it arrives by plane, but not if it arrives by boat. Therefore it is the GHG content that must be assessed.

The negative side-effects of international division of labour are aggravated when companies seek at the same time to remove delays by using 'just-in-time' production and the fastest means of transport (aeroplanes instead of boats, lorries instead of trains) in order to reduce dead stock. Such management methods can have catastrophic consequences if the intermediate units are far away from each other and the consumer. At the moment, even though air freight is used 40 times less than maritime freight, it already produces half as many GHGs. Each kilometre-tonne

transported by lorry produces four times as much greenhouse gas as when transported by train.

Although this distortion could also be controlled by integrating the cost to the climate into the cost of transport, socially, it would be more socially efficient to research best practices for the division of labour and location of production centres, such as regrouping sub-contractors around parent factories and locating these close to main consumer centres (or close to intermodal platforms which group together modes of transport with low greenhouse-effect costs: sea, river and rail).

II. Seeking a global agreement

The ideal solution would be to obtain, at the Bali conference, a post-Kyoto agreement that includes every single country in the world. Such a consensus will only be obtained if all countries follow restrictive regulations once they pass a sustainable limit, i.e. when their GHG production per inhabitant per year exceeds that which would result, if respected by everybody, in zero climate change. (This quantity is in the region of 500 to 600 kg of carbon in CO₂ per inhabitant per year for a predicted population of 9 billion human beings.) In any event, the Conference of the Parties (COP 6) in The Hague envisaged that the allocations per person authorised in each country would converge by around 2050.

We can reasonably count on the increase in dramatic weather phenomena in the US and on the threat of rising waters in the Asian deltas to persuade even our most sceptic partners to accept the post-Kyoto Protocol.

Other multilateral agreements (WTO, International Civil Aviation Organisation, World Intellectual Property Organisation) must be made consistent with the post-Kyoto agreement; this will require only minor editorial changes.

III. Acting bilaterally and bi-regionally

Even if international negotiations should fail to unite all countries and make the WTO and ICAO rules subordinate to the Convention on Climate Change, it is vital that the European Union, which is currently developing a policy of bi-regional and bilateral agreements, include the climate aspect in its agreements. The same applies to the loans policy of its financial branch, the European Investment Bank, which should no longer grant loans without taking into account the objectives of the fight against climate change as defined by the IPCC '+2°C' scenario. The same guidelines should be applied by national export credit and direct investment agencies.

IV. Promoting an autonomous policy against climate change

The benefits of international division of labour, even to the fight against climate change, must not be overlooked. The European Union should grant a zero customs rate to products with low GHG production/consumption values (energy-efficient light bulbs etc.). In parallel, and in line with the Convention on Climate Change, the Union must make GHG-clean technologies available at ‘concessionary prices’. In addition, it must prohibit imports of exotic woods if, the consequent reduction in GHG-absorbing ecosystems and their transportation contributes to climate change. The FLEGT agreement, which regulates this matter, must be made binding.

Ideally, the objectives that the European Union sets itself should be calculated not on the emissions caused by production in Europe, but on all products consumed in Europe (known as the ‘ecological footprint’). Such calculations would be extremely difficult, not to mention superfluous if every country on the planet committed itself to a post-Kyoto agreement. In the unfortunate event that this does not happen the European Union must prepare itself to integrate the greenhouse effect cost of its trade with the rest of the world into a ‘price signal’. A policy of labelling indicating the GHG content of products on the market would encourage not only public and producer awareness, but also a ‘least polluting’ rule in public tendering would be able to be introduced. The restrictive unilateral measures would take effect in the post-Kyoto period (in 2013), a period in which the Union has already decided it will lead the way, whatever happens.

The Commission’s proposal to integrate aviation into the European quota system, including aeroplanes from third countries, is a first step towards integrating the total GHG cost into the price of goods and services in Europe. However, it does not solve the problems of distorted competition which could arise if businesses export to Europe from countries which have not ratified the post-Kyoto agreement. In this case, compensatory taxes at borders (‘border tax adjustments’) should be established, beginning with sectors (such as cement and aluminium) where it seems that competition is already distorted (to the point, shockingly, of encouraging unnecessary transportation to avoid paying quotas or ecotaxes). And it is important that businesses are given enough notice of this, i.e. from now on, so they can properly plan their investments.

These industrial investments should, moreover, be carefully optimised to avoid as much unnecessary transport as possible. The European Union should initiate research this year into division of labour best practices for supplier location in relation to final assembly factories and for the location of these in relation to the main markets.

Similarly, the European Union must provide itself with multimodal centres linking railways directly to ports in order to encourage modes of transport that produce the least amount of greenhouse gas.

Where consumer goods’ (vehicles, domestic appliances) operational standards are concerned, the European Union is free to impose the strictest standards on its own market in terms of energy efficiency while complying with the WTO rules on ‘domestic product’, and must be a leader in defining these standards at an international level.

18.7.2007

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ОКОЛНА СРЕДА, ОБЩЕСТВЕНО ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ НА ХРАНИТЕ

на вниманието на комисията по международна търговия

относно търговията и изменението на климата
(2007/2003(INI))

Докладчик по становище: Jens Holm

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните приканва водещата комисия по международна търговия да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. Счита, че настоящият икономически модел, който предполага постоянно и максимално увеличаване на потреблението, производството и търговията, е неустойчив, тъй като води до все по-повишаващо се търсене на използването на ресурси и транспорт и нарастващо количество отпадъци и емисии, което подкопава перспективите за ограничаване на изменението на климата, което понастоящем се наблюдава;
2. Изразява съжаление, че настоящата търговска система поражда разделение на труда в световен мащаб, основаващо се на много високо използване на транспорт - който не поема разносните, свързани с въздействието му върху околната среда - на еднородни продукти, които биха могли да се произвеждат на местно ниво;
3. Признава насърчаването на основани на ИКТ решения, отразяването на разходите, свързани с въздействието на транспорта върху околната среда, в цените на горивата, както и популяризирането на железопътния транспорт и крайбрежното плаване, устойчивите биогорива и бързото интегриране на въздухоплаването в една щателно разработена система на ЕС за търговия с

емисии като ключови мерки за намаляване на въздействието на търговията и транспорта върху климата; призовава Комисията и Съвета да предложат мерки за насърчаване и избор на най-малко замърсяващите видове транспорт, по-специално посредством разпоредби, свързани с различните пазарни механизми;

4. Подчертава необходимостта от повишаване на информираността на обществото относно цялостните разходи, свързани с въздействието върху околната среда на потребителските стоки; призовава Комисията и Съвета да предложат мерки за предоставянето на информация относно потреблението на енергия и емисиите на парникови газове при производството и транспорта на стоките, предлагани за продажба в Европейския съюз, като предложението на правителството на Обединеното кралство за въвеждане на етикети относно въглеродния отпечатък на стоките, на които се посочва нивото на емисиите на CO², причинени от производството, транспорта и евентуалното изхвърляне на стоките; освен това призовава Комисията и държавите-членки да гарантират, че разходите, свързани с въздействието върху околната среда, са включени в цените на стоките и услугите и че тези разходи са посочени отделно от цената на дребно на отделните стоки и услуги, както това вече се прави при таксите за събиране на отпадъчни електрически и електронни устройства;
5. Признава, че ЕС носи историческа отговорност за емисиите на парникови газове и съзнава, че са необходими съществени промени в търговската политика на Съюза за насърчаване на местното производство като начин за намаляване на потребностите за използване на транспорт; подчертава необходимостта от по-интензивно технологично сътрудничество с различни развиващи се страни и страни с бързо развиващи се икономики, по-специално Китай, Бразилия и Индия, за да им се предостави възможност да включат защитата на околната среда в своите политики; изразява съжаление обаче във връзка с това, че съществуващите механизми за технологичен трансфер като Механизма за чисто развитие са недостатъчни и поради това призовава за повишаване на съфинансирането и мерките за изграждане на капацитет;
6. Отново обръща внимание на необходимостта от намаляване с 30% до 2020 г. на емисиите на парникови газове в ЕС, независимо от ангажиментите, поети от трети страни;
7. Настоятелно приканва ЕС да развие и популяризира на световно равнище една „съобразена с климата“ промишленост; поради това се обръща към Комисията с искане тя да започне разисквания със СТО относно възможните мерки, които благоприятстват съобразените с климата производство и експорт; убеден е, че всяко едно споразумение по този въпрос ще насърчи развитието на новаторски технологии и ще стимулира използването на устойчива и чиста енергия;
8. Признава, че търговията е важен инструмент за трансфер на технологии към развиващите се страни; подчертава необходимостта от намаляване на пречките пред „зелената търговия“, например чрез премахване на тарифите за „зелени стоки“ на равнището на СТО, изменение на правилата, уреждащи правата на интелектуална собственост, улесняване на въвеждането на пазара на „зелени

технологии”, като се позволи гаранциите за експортни кредити да се ръководят от загрижеността за климата, както и чрез премахване на погрешните стимули и нарушаването на пазарните правила като субсидиите за изкопаеми горива;

9. Призовава за преустановяване на подкрепата чрез публични финансови средства, посредством агенции за експортно кредитиране и публични инвестиционни банки, за проекти, свързани с изкопаеми горива, и за удвояване на усилията за ускоряване на преминаването към възобновяеми енергийни източници и ефективни в енергийно отношение технологии;
10. Изразява особена загриженост във връзка с потенциалното отрицателно въздействие върху обществото и околната среда на политиките за насърчаване на използването на биогорива и биомаса в Европа; отново отправя призива си за издаване на задължителни сертификати относно въздействието върху обществото и околната среда на биогоривата (или суровините за тях) като условие за тяхното използване и съответствие с целите на ЕС;
11. Подчертава, че световното сътрудничество и дългосрочното изграждане на доверие са по-ефективни средства, отколкото едностранните и наказателни мерки, когато се отнася до общото за ЕС предизвикателство, свързано с изменението на климата; въпреки това счита, че ненужното субсидиране от някои страни на националната им промишленост чрез неучастието им в световните усилия за намаляване на емисиите представлява проблем; настоятелно приканва Съвета и Комисията да използват системата за уреждане на спорове в рамките на СТО, за да оспорят поведението на тези страни; счита също, че биха могли да се обмислят търговски механизми за санкциониране на страните, които не съблюдават разпоредбите, например корекции на митнически такси;
12. Призовава Съвета и Комисията да гарантират, че двустранните търговски споразумения на ЕС и многостранните търговски споразумения на СТО се сключват в съответствие с разпоредбите на споразумението за създаване на СТО, които предвиждат, че международната търговия следва да се осъществява по начин, който предоставя възможност за оптимално използване на световните ресурси в съответствие с целите за устойчиво развитие, с оглед както на защитата, така и на опазването на околната среда;
13. Призовава още Съвета и Комисията да гарантират, че Органът за уреждане на спорове действа съобразно член 20 от споразуменията в рамките на ГАТТ, който допуска държавите-членки да предприемат мерки, в т.ч. протекционистки мерки, необходими за защита на живота и здравето на хората, животните или растенията или за опазване на изчерпаемите природни ресурси;
14. Настоятелно твърди, че задълженията по многостранни споразумения в областта на околната среда, например Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата или Протокола от Киото към нея, трябва да се спазват и че не трябва да се допуска тясното тълкуване на търговските правила да предотвратява или възпрепятства постигането на формулираните в тези споразумения цели;

15. Призовава за извършване на задълбочени анализи, от гледна точка на климата, социалния пол и устойчивостта,, на резултатите от многостранните и двустранни търговски споразумения, договорени между ЕС и трети страни, и настоятелно приканва Комисията да разреши оказването на изрична подкрепа за управлението на изменението на климата в рамките на всички видове помощи за търговия и други свързани с тях помощи за развитие;
16. Признава, че прекалено често търговията води до прекомерна експлоатация на екосистемите, по-специално на горите в развиващите се страни; настоятелно приканва индустриализираните държави да поемат отговорност за широкоразпространеното обезлесяване, предизвикано от международната търговия; подчертава значителното въздействие върху климата на обезлесяването и в тази връзка дългосрочната икономическа стойност и значението на опазването на горите; призовава ЕС да положи значителни усилия за въвеждане на механизми за възнаграждение за „избегнато обезлесяване” в рамките на международните преговори относно климата, наред с други строги политически мерки за насърчаване на отговорната търговия с природни ресурси;
17. Призовава Комисията да оцени въздействието върху климата на вноса на соя и палмово масло в ЕС, като вземе предвид последиците от него във връзка с обезлесяването на тропическите гори, и да предприеме мерки за включване в цените на разходите във връзка с въздействието върху климата;
18. Отбелязва неразривната връзка между търговията и транспортния сектор; настоятелно приканва да се обърне внимание на всички видове транспорт, и по-специално на онези, чиито емисии значително са се увеличили през последните години, а именно морския транспорт (за чиито емисии на въглероден двуокис се счита, че са двойно по-високи от авиационните и че биха могли да нараснат с до 75% през следващите 15-20 години); приветства предложението на Комисията да включи корабните превозвачи в схемата за търговия с емисии и призовава това предложение да се осъществи на практика във възможно най-кратки срокове.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Търговия и изменение на климата
Номер на процедура	2007/2003(INI)
Водеща комисия	INTA
Подпомагаща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 18.1.2007 г.
Засилено сътрудничество – дата на обявяване в заседание	
Докладчик по становище Дата на назначаване	Jens Holm 27.2.2007 г.
Заместен докладчик по становище	
Разглеждане в комисия	5.6.2007 г. 17.7.2007 г.
Дата на приемане	17.7.2007 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 52 -: 1 0: 1
Членове на ЕП, присъствали на окончателното гласуване	Margrete Auken, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Jules Maaten, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Guido Sacconi, Amalia Sartori, Karin Scheele, Carl Schlyter, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Jiří Maštálka, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Andres Tarand
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Albert Deß, Francesco Ferrari
Забележки (данни, на разположение само на един език)	

17.9.2007

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА

на вниманието на комисията по международна търговия

относно търговията и промяната на климата
(2007/2003(INI))

Докладчик по становище: András Gyürk

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по международна търговия да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. изтъква, че докато търговията може да допринесе в значителна степен за икономическото развитие и благосъстоянието на хората, в същото време транспортният сектор (и най-вече автомобилният транспорт), който позволява осъществяването на търговия със стоки и суровини, е отговорен за една трета от световните емисиите на парникови газове; счита за наложително предприемането на мерки, целящи преминаване към други видове по-екологичен транспорт (като железопътния и водния) и намаляването на емисиите от парникови газове при транспорта на товари;
2. напомня, че премахването на административните бариери пред търговията и мерките за борба срещу промяната на климата могат да бъдат осъществени единствено при възможно най-широко международно сътрудничество, като в същото време това е от първостепенен интерес за Европейския съюз, който играе водеща роля и в двете области, по-специално с цел запазване на неговата конкурентоспособност;
3. подчертава важността на технологическото сътрудничество между ЕС и развиващите се страни за предприемането на мерки в тези страни за намаляване на

растящите нива на CO₂; отбелязва необходимостта от подходящи инвестиции за насърчаване на намаляването на тези нива;

4. подчертава, че са необходими усилия за конкретизиране на някои външни влияния, свързани с търговията (като например вредните последици за околната среда), с други думи, представянето им под формата на ценови показатели, разбираем за пазара, както и за насърчаване на лоялната конкуренция чрез практическо прилагане на принципа „замърсителят плаща“ (по-специално в областта на автомобилния и въздушен транспорт) в идеалния случай чрез глобално въвеждане на Схемата за търговия с емисии;
5. изразявайки загриженост за възможните отрицателни екологични и социални последици от производството на и търговията с растителни горива в отсъствието на ефективен природозащитен регулаторен механизъм, приканва за спешно въвеждане на надеждна система за сертифициране на устойчивостта на производството и вноса на биогорива и на суровините за тях, както и за оценка на въздействието на тяхното отглеждане върху климата, включително и възможна смяна на предназначението на земята, на която се отглеждат;
6. подчертава натиска, който промяната на климата оказва върху световните запаси от прясна вода и необходимостта този натиск да бъде взет предвид при сключването на търговски и инвестиционни споразумения, свързани с водата, и да бъдат насърчавани иновационни решения;
7. с оглед постигането на лисабонските цели, настойчиво призовава Комисията да даде подкрепата си в рамките на провеждащите се международни преговори в областта на търговията и промяната на климата за премахването на търговските бариери пред екологично безопасните технологии и услуги, най-вече поради това че, благодарение на ефективните и новаторски от технологична гледна точка европейски начинания, ЕС би трябвало да бъде пазарен лидер в износа на стоки и услуги свързани с околната среда (EGS) в световен мащаб, както и поради това че Галилео и Глобалния мониторинг на околната среда и сигурност (GMES) биха могли да бъдат използвани за следене на емисиите на CO₂;
8. отбелязва, че трансферът на енергоспестяващи технологии, шадящи околната среда, от Европейския съюз към развиващите се страни играе ключова роля за прекъсване на връзката между икономически растеж и увеличение на емисиите от парникови газове;
9. призовава помощта за транспорта да бъде калкулирана, като се взема предвид въздействието, което различните видове транспорт оказват върху околната среда, и да се обмисли използването на търговски инструменти, съвместими с пазара (като етикетиране и стандарти), които насърчават опазването на климата.
10. отбелязва неразривната връзка между търговията и транспортния сектор; призовава да се обърне внимание на всички видове транспорт, и най-вече на тези, емисиите от които са се увеличили значително през последните години, като например водния транспорт, въглеродните емисии от който са два пъти по-високи от тези от

въздушния транспорт; приветства предложението на Комисията за включване на водния транспорт в Схемата за търговия с емисии на ЕС;

11. счита, че тъй като при автомобилния транспорт реалната стойност на изпуснатия въглерод не е известна, особено при храните и другите стоки от първа необходимост, схемите, подкрепящи развитието на устойчиво местно производство, следва да бъдат приемани за допустими и следва да бъдат развивани с цел ограничаване на прекомерното транспортиране на храни по пътищата; също така препоръчва въвеждането на стандарти за етикетиране, което да информира потребителите за следата, която даден продукт оставя върху околната среда;
12. подчертава факта, че, на базата на принципа на свободната търговия, системата от права за търговия с емисии (пазара на права на замърсяване) в областта на законодателството за опазване на околната среда е в състояние значително да повиши ефективността на предотвратяването на замърсяването;
13. отбелязва, че ЕС вече е световен лидер в областта на алтернативните енергийни технологии, като слънчеви панели и вятърни турбини, и приканва към пълна подкрепа на зелените технологии, посредством въвеждането от държавите-членки на нулева тарифа при вноса на екологични технологии и енергоспестяващо оборудване;
14. счита за необходимо преразглеждането на международни търговски споразумения с цел гарантиране на тяхната съвместимост със, и принос към целите политиката в областта на климата, включително и, наред с другото, премахването на бариерите пред трансфера на нисковъглеродни технологии и въвеждането след 2012 на въглеродни мита за страните, които не са подписали Протокола от Киото или други глобални спогодби в областта на климата;
15. счита, че правилата, въведени от СТО, не трябва да пречат на държавите-членки да насърчават по-нататъшното развитие на нискоенергийни технологии с изисквания за технически неутралитет, които могат да ограничат стремежа към развитието на възобновяеми технологии.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	13.9.2007 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 41 -: 0:
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țirle, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Joan Calabuig Rull, Neena Gill, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Dirk Sterckx, Vladimir Urutchev
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Hans-Peter Mayer, Luisa Fernanda Rudi Ubeda

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	9.10.2007 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 25 -: 2 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Kader Arif, Carlos Carnero González, Daniel Caspary, Françoise Castex, Christofer Fjellner, Glyn Ford, Béla Glattfelder, Ignasi Guardans Cambó, Eduard Raul Hellvig, Jacky Henin, Sajjad Karim, Alain Lipietz, Caroline Lucas, Marusya Ivanova Lyubcheva, Erika Mann, Helmuth Markov, David Martin, Vural Öger, Georgios Papastamkos, Robert Sturdy, Daniel Varela Suanzes-Carpegna, Zbigniew Zaleski
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Jean-Pierre Audy, Vasco Graça Moura, Eugenijus Maldeikis, Zuzana Roithová
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Cristian Silviu Buşoi, Jean Louis Cottigny