

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

A6-0409/2007

24. 10. 2007

ZPRÁVA

o obchodu a změně klimatu
(2007/2003(INI))

Výbor pro mezinárodní obchod

Zpravodaj: Alain Lipietz

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	13
STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN	17
STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU.....	21
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU	25

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o obchodu a změně klimatu (2007/2003(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na zprávy tří pracovních skupin Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC), „Zmírňování změny klimatu“, „Dopady, adaptace a zranitelnost“ a „Fyzikální základy“, zveřejněné v roce 2007,
- s ohledem na své usnesení ze dne 23. května 2007 o pomoci EU v oblasti obchodu¹,
- s ohledem na závěry zasedání Evropské rady ve dnech 8. a 9. března 2007²,
- s ohledem na sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o „Omezení celosvětové změny klimatu na dva stupně Celsia – Postup do roku 2020 a na další období“ (KOM(2007)0002),
- s ohledem na Komisi vypracovaný návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (KOM(2006)0818),
- s ohledem na „Přezkoumání ekonomie klimatických změn“ Sira Nicholase Sterna předložené dne 30. října 2006,
- s ohledem na zprávu OECD nazvanou Biopaliva: léčba, která je horší než sama nemoc, ze dne 11. a 12. září 2007 (SG/SD/RT(2007)3),
- s ohledem na vystoupení spolupředsedy III. pracovní skupiny IPCC pana Berta Metze a odborníků jmenovaných Parlamentem na slyšení dne 27. června 2007,
- s ohledem na své usnesení ze dne 25. října 2006 o výroční zprávě Komise Evropskému parlamentu o antidumpingových, antisubvenčních a ochranných opatřeních uplatňovaných třetími zeměmi vůči Společenství (2004)³,
- s ohledem na svá usnesení o dvoustranných obchodních a investičních vztazích, a zejména na usnesení ze dne 13. října 2005 o perspektivách obchodních vztahů mezi EU a Čínou⁴ a na usnesení ze dne 28. září 2006 o hospodářských a obchodních vztazích EU s Indií⁵,
- s ohledem na své usnesení ze dne 4. července 2006 o omezování dopadu letectví na

¹ Texty přijaté toho dne, P6_TA(2007)0203.

² 7224/1/07 REV1.

³ Úř. věst. C 313 E, 20.12.2006, s. 276.

⁴ Úř. věst. C 233 E, 28.9.2006, s. 103.

⁵ Úř. věst. C 306 E, 15.12.2006, s. 400.

změnu klimatu¹,

- s ohledem na své usnesení ze dne 16. listopadu 2005 k tématu Jak zvítězit v boji proti celosvětové změně klimatu²,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro mezinárodní obchod a na stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku (A6-0409/2007),
- A. vzhledem k tomu, že hospodářské a ekologické dopady změny klimatu nabývají znepokojivých rozměrů a že by EU, která již na sebe vzala v této oblasti po politické stránce vedoucí úlohu, měla zvýšit své úsilí,
- B. vzhledem k tomu, že podle odhadu by snížení celkových emisí do roku 2015, přičemž by vyspělé země do roku 2020 dosáhly snížení o 25–40 %, nezaručilo, že bude dosaženo cíle omezit růst teploty na 2 °C ve srovnání s předindustriální úrovní,
- C. vzhledem k tomu, že omezení světového oteplování na 2 °C by snížilo, avšak neodstranilo dramatické důsledky pro zemědělství, rizika spojená s počasím, pro migraci a biodiverzitu,
- D. vzhledem k tomu, že světový obchod zvýšil v uplynulých desetiletích více než dvakrát míru světové hospodářské produkce,
- E. vzhledem k tomu, že objem námořní dopravy je čtyřicetkrát vyšší než objem letecké dopravy (v tunokilometrech) a námořní doprava přitom produkuje pouze dvakrát víc skleníkových plynů než doprava letecká, zatímco nákladní automobily produkuje čtyřikrát více emisí skleníkových plynů na tunokilometr než vlaky,
- F. vzhledem k tomu, že možnost volby dopravních prostředků má zásadní význam pro celosvětový obchod,
- G. vzhledem k tomu, že je naléhavě nutné rozvíjet výrobní, spotřební a obchodní modely, které zmírní změnu klimatu a její hospodářské dopady a maximalizují celkovou prosperitu,
- H. vzhledem k tomu, že energetická účinnost, udržitelné řízení dopravy a kratší vzdálenosti mezi výrobcí a od výrobců k zákazníkům jsou prvky, které musí být součástí jakékoli obchodní politiky EU, která má vztah k problematice změny klimatu,
- I. vzhledem k tomu, že by podpora udržitelného rozvoje měla být i nadále hlavním cílem obchodní politiky EU, mimo jiné prostřednictvím usilování o urychlení přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku,
- J. vzhledem k tomu, že spotřebitelé by měli dostávat co nejlepší informace o dopadech jejich

¹ Úř. věst. C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

² Úř. věst. C 280 E, 18.11.2006, s. 120.

koupě na emise skleníkových plynů,

- K. vzhledem k tomu, že ceny v sobě musí zahrnout náklady na celosvětové statky, jako je stabilní klima,
- L. vzhledem k tomu, že na konferenci OSN o změně klimatu (COP 13), která se bude konat v Bali v prosinci 2007, by měla být zahájena jednání, jejichž cílem je vypracovat celosvětovou a souhrnnou dohodu pro období po Kjótu (na období od 1. ledna 2013), včetně závazných cílů ohledně emisí skleníkových plynů,
- M. vzhledem k tomu, že dlouhodobým cílem by mělo být zajištění mezinárodního sblížení emisí skleníkových plynů v přepočtu na jednoho obyvatele do roku 2050,
- N. vzhledem k tomu, že země, které ratifikovaly Kjótský protokol, neuškodily své konkurenceschopnosti (s podstatnou výjimkou u odvětví cementu) a staly se vůdčí silou ve světě, v němž emise skleníkových plynů mohou být regulovány,
- O. vzhledem k tomu, že v období po Kjótu nebude tato situace pokračovat, pokud se některé země, mimo jiné především USA, Austrálie, Čína a Indie, nezapojí do cíle „+2 °C“, a dojde tak k narušení hospodářské soutěže ve prospěch společností, které se přesunou do neregulovaných oblastí, a ke zvýšení emisí skleníkových plynů z výroby a dopravy,
- P. vzhledem k tomu, že akce v boji proti změně klimatu by se měly uskutečňovat ve spolupráci všech příslušných zainteresovaných stran a vzhledem k tomu že je třeba, mají-li být tyto akce úspěšné, aby se při nich spojili všichni hlavní aktéři na světě podle úrovně svého rozvoje, kteří budou společně usilovat o dosažení slučitelnosti obchodní politiky s tímto cílem,

Od dohody k činu

1. vítá širokou vědeckou a politickou shodu o závažnosti změny klimatu; naléhavě požaduje, aby byla uzavřena ambiciózní celosvětová dohoda pro období po Kjótu v souladu se scénářem III. pracovní skupiny IPCC o potřebě omezit změnu klimatu na vzrůst o 2 °C a aby byly příslušným způsobem upraveny další mezinárodní dohody týkající se obchodování, civilního letectví a duševního vlastnictví; domnívá se, že by rámec pro období po roce 2012 měl umožnit vícefázový přístup, aby se jednotlivé země zapojily prostřednictvím krátkodobých etap s ohledem na své vnitrostátní podmínky, a že by ve střednědobém období měl být objem emisí stanoven v přepočtu na osobu, a to nejprve pro rozvinuté země, ale později pro všechny země; vyzývá Radu a Komisi, které usilují o dosažení konsenzu o rámci pro období po roce 2012 prostřednictvím širšího zapojení, aby do něj zahrnuly všechny klíčové strany, které dosud nepřistoupily ke Kjótskému protokolu, zejména USA a Austrálii, a aby spolupracovaly s jednotlivými státy, případně podniky, pokud jejich vláda daný závazek nepřijala;
2. domnívá se, že je nezbytné, aby EU a její členské státy usilovaly o důsledné uplatňování postupu zaměřeného na prosazení mechanismů Kjótského protokolu, jakmile vstoupí v platnost, s cílem zajistit, aby země, které cíle dosud nepřijaly nebo je nenaplnují, nebyly v neoprávněné výhodě; domnívá se dále, že by země, která během prvního závazného období překročí povolený objem emisí, měla být v druhém závazném období požádána

o nápravu rozdílu a kromě toho by povolený objem emisí na toto období byl snížen o 30 % jako postih;

3. vítá mechanismus čistého rozvoje v rámci Kjótského protokolu jako pobídku k investování v rozvojových zemích, které přispívají ke snížení emisí uhlíku, uvědomuje si však, že to nestačí k tomu, aby došlo k výraznému posunu v investičních modelech v odvětvích, která mají na změnu klimatu největší vliv, jako například výroba energie, doprava a průmyslové využití energie; domnívá se, že pro zjednání nápravy by se EU měla v rozvinutém světě ujmout vedoucí úlohy při navyšování dostupných zdrojů prostřednictvím Světového fondu životního prostředí;
4. zastává názor, že současný hospodářský model, který s sebou přináší neustálý nárůst spotřeby, výroby a obchodu, není udržitelný, neboť tento model vede k ustavičnému zvyšování nároků na využívání zdrojů a na dopravu a zároveň s sebou nese rostoucí množství odpadu a emisí, což zhoršuje možnosti zamezit probíhajícím změnám klimatu;
5. domnívá se, že růst obchodu by měl být považován za pozitivní faktor hospodářského růstu a dobrých životních podmínek obyvatel, pokud je zohledněna problematika změny klimatu; obává se, že růst objemu obchodu významně přispívá ke změně klimatu, a domnívá se, že obchodní politika musí proto přispívat k řešení tohoto problému; zdůrazňuje, že EU musí s ohledem na to, že se stále více sjednocují názory týkající se naléhavosti řešení změny klimatu, ve větší míře uplatňovat takové obchodní a investiční politiky, které vytvářejí ekonomické pobídky zaměřené na naplnění cílů politiky v oblasti změny klimatu; zdůrazňuje, že tato pravidla bude EU potřebovat k tomu, aby vytvořila odrazující ekonomické prostředky pro takové činnosti, které mají nepříznivý vliv na klima; tato skutečnost však nesmí být záminkou pro ochranné politiky namířené proti rozvojovým zemím;
6. vyjadřuje politování na tím, že současný obchodní režim vede ke globální dělbě práce, která předpokládá velmi vysoký podíl přepravy – jež nepokrývá své vlastní environmentální náklady – stejnorodých výrobků, které by mohly být stejně tak vyrobeny lokálně;
7. zdůrazňuje, že zatímco obchod může významnou měrou přispět k hospodářskému rozvoji a k blahobytu lidí, má zároveň doprava (a to zejména pozemní doprava), která umožňuje uskutečňování obchodu se zbožím a surovinami, na svědomí třetinu globálních emisí skleníkových plynů; domnívá se, že je naprosto nezbytné přijmout opatření, která by vedla ke změně způsobu dopravy, tak aby se využívaly způsoby dopravy šetrné k životnímu prostředí (např. železniční a vodní doprava), a ke snížení emisí skleníkových plynů způsobených nákladní dopravou;
8. domnívá se, že EU jako světový obchodní partner má dobré možnosti přispět k celosvětovému posunu ve výrobních a obchodních modelech; má za to, že pokud bude Evropa stát v čele tohoto procesu, bude mít konkurenční výhodu, až budou přísnější pravidla přijata na celém světě;
9. připomíná, že odstranit administrativní překážky obchodu a učinit kroky v boji proti změně klimatu je možné pouze s pomocí nejširší možné mezinárodní spolupráce, na které má EU, jež má v obou těchto oblastech vedoucí postavení, významný zájem především

s ohledem na zachování evropské konkurenceschopnosti;

Bojovat proti změně klimatu pomocí mnohostranné spolupráce

10. zdůrazňuje, že je zapotřebí důsledné spolupráce mezi programem Organizace spojených národů pro životní prostředí (UNEP), Úmluvou o změně klimatu a WTO, a žádá Komisi, aby vyvinula iniciativu na podporu tohoto cíle; žádá, aby WTO rychle pokročila v aktualizaci definice environmentálních statků a služeb, zejména v rámci současného kola jednání v Dohá, za účelem dosažení dohody o odstranění celních a necelních překážek pro „zelené zboží a služby“; vyzývá Komisi, aby dosáhla konsenzu o poskytování statutu pozorovatele sekretariátů vícestranných dohod v oblasti životního prostředí při všech jednáních WTO, která se týkají otázek vícestranných dohod v oblasti životního prostředí; zdůrazňuje, že trvalé řešení musí obsahovat silné politické sdělení, které respektuje vhodnou dělbu práce mezi WTO a systém vícestranných dohod v oblasti životního prostředí, a to na základě klíčových kompetencí; je přesvědčen, že je třeba znovu stanovit odpovědnosti výboru WTO pro obchod a životní prostředí; doporučuje, aby byla zahájena studie o možných změnách dohody WTO o obchodních aspektech práv duševního vlastnictví (TRIP) s cílem umožnit povinné poskytování licencí na technologie nezbytné pro životní prostředí v rámci jasných a přísných pravidel pro ochranu práv duševního vlastnictví a pro důsledné monitorování jejich uplatňování v celosvětovém měřítku;
11. trvá na tom, že se musí dodržovat povinnosti uložené vícestrannými dohodami v oblasti životního prostředí, jako je například Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu a její Kjótský protokol, a že nesmí být dovoleno, aby přísný výklad obchodních pravidel bránil v dosažení jejich cílů;
12. má za to, že pravidla WTO by neměla členským státům bránit v podporování dalšího vývoje nízkooenergetických technologií tím, že budou trvat na technické neutralitě, která by mohla oslabit motivaci k vývoji technologií na využívání obnovitelných zdrojů energie;
13. žádá Komisi, aby se angažovala na mezinárodní úrovni, a zejména v rámci WTO, s cílem zajistit, aby v obchodní politice jako celku, a rovněž ve vztahu k vývoji objemu obchodu, byl zohledněn její možný dopad na změnu klimatu;
14. vyzývá Radu a Komisi, aby zajistily, že bilaterální obchodní dohody EU a multilaterální obchodní dohody WTO budou uzavírány podle těch ustanovení Dohody o zřízení WTO, která upřesňují, že by měl být mezinárodní obchod veden tak, aby se umožnilo optimální využití světových zdrojů v souladu s cílem udržitelného rozvoje, přičemž se současně bude usilovat o ochranu a zachování životního prostředí;
15. dále vyzývá Radu a Komisi, aby zajistily, že orgán WTO pro řešení sporů bude jednat v souladu s článkem 20 Všeobecné dohody o clech a obchodu (GATT), jenž umožňuje členům této dohody podniknout opatření, včetně ochranných opatření, nezbytná k ochraně života nebo zdraví lidí, zvířat či rostlin nebo opatření související se zachováním neobnovitelných přírodních zdrojů;
16. poznamenává, že EU už zaujímá vedoucí pozici ve světě, pokud jde o alternativní

energetické technologie, jako jsou solární panely a větrné turbíny, a že díky efektivním a technologicky inovativním evropským podnikům by měla EU mít vedoucí postavení na celosvětovém trhu s výrobky a službami šetrnými k životnímu prostředí a že k monitorování emisí CO₂ je možné využít také systému Galileo a systému pro globální monitorování životního prostředí a bezpečnosti (GMES);

17. naléhavě vyzývá EU, aby na celosvětové úrovni vytvořila a podporovala průmysl šetrný ke klimatu za účelem dosažení lisabonských cílů především proto, že obchod je důležitým nástrojem pro předávání technologií do rozvojových zemí; zdůrazňuje, že je třeba omezit překážky „zeleného obchodu“, například odstraněním cla na „zelené zboží“ na úrovni WTO, úpravou pravidel týkajících se práv k duševnímu vlastnictví, usnadněním vstupu zelených technologií na trh tím, že se umožní, aby se záruky za vývozní úvěry řídily zájmy klimatu, a rovněž odstraněním nevhodných pobídek a narušení trhu, například zrušením subvencí pro fosilní paliva;
18. žádá, aby byla vytvořena mezinárodní organizace v oblasti životního prostředí, která by na sebe vzala odpovědnost za dodržování mezinárodních smluv a dohod v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu a mimo jiné by spolupracovala s WTO v otázkách týkajících se dopadů obchodu na životní prostředí;
19. uznává, že EU nese historickou odpovědnost za emise skleníkových plynů, a je si vědom toho, že je třeba provést podstatné změny její obchodní politiky, která bude podporovat místní výrobu, což sníží nutnost přepravy; zdůrazňuje, že je třeba prohloubit technologickou spolupráci s rozvojovými zeměmi a se zeměmi s rozvíjející se ekonomikou, zejména s Čínou, Brazílií a Indií, aby mohly začlenit ochranu životního prostředí do svých politik; vyjadřuje však politování nad tím, že jsou stávající mechanismy pro předávání technologií, například mechanismus čistého rozvoje (CDM), nedostačující, a proto požaduje více opatření v oblasti spolufinancování a vytváření kapacit;
20. poznamenává, že předávání energeticky účinných a dalších ekologických technologií ze strany EU rozvojovým zemím má zásadní význam z hlediska oddělení hospodářského rozvoje od emisí skleníkových plynů a že k podoře tohoto snížení budou zapotřebí přiměřené investice;
21. žádá Komisi, aby do svých obchodních dohod se třetími zeměmi systematicky zařazovala doložky o ochraně životního prostředí, včetně zvláštní zmínky o snížení emisí CO₂; požaduje předávání nízkouhlíkových technologií a nízkouhlíkových obchodních systémů do rozvojových zemí; žádá příslušná oddělení Komise, aby do svých hodnocení dopadů na udržitelnost urychleně začlenila aspekt změny klimatu, diskutovala o svých hodnoceních s Parlamentem a systematicky je před uzavřením těchto dohod uplatňovala;
22. vyzývá Radu a Komisi, aby zajistily, aby jednání o nové generaci dohod o volném obchodu s partnery z Asie a Latinské Ameriky zahrnovala závazky týkající se sociálních a environmentálních aspektů obchodu a udržitelného rozvoje a dále účinného uplatňování vícestranných dohod v oblasti životního prostředí; navrhuje, aby si Komise stanovila liberalizaci trhu s obnovitelnými statky a technologiemi a zlepšení přístupu ke službám v oblasti životního prostředí jako svůj klíčový cíl pro nadcházející jednání o dohodách o volném obchodu; zdůrazňuje, že je třeba do dvoustranných dohod systematicky zavádět

„zelené politiky státních zakázek“ slučitelné s WTO;

23. požaduje, aby byl důkladně posouzen dopad multilaterálních a bilaterálních obchodních dohod projednávaných mezi EU a třetími zeměmi z hlediska klimatu, rovnosti mezi pohlavími a udržitelnosti, a vyzývá Komisi, aby jasně podpořila řešení problematiky změny klimatu jakožto součásti pomoci v oblasti obchodu a jiných druhů příslušné rozvojové pomoci;
24. podporuje návrh Komise na zřízení fóra pro udržitelný rozvoj v rámci každé obchodní dohody, jež by se důkladně zabývalo i změnou klimatu a které by bylo otevřené účasti vybraných zástupců a občanské společnosti (zejména nevládních organizací působících v oblasti ochrany životního prostředí) a dalších klíčových zúčastněných subjektů, a vyzývá, aby to bylo zajištěno během probíhajících jednání;
25. zdůrazňuje, že je nezbytné, aby byly rozšířeny politické rozhovory o životním prostředí a o energetice, které tvoří součást dohod mezi EU a třetími zeměmi nebo regiony, s cílem řešit otázky změny klimatu, a žádá Komisi, aby předložila konkrétní návrhy kritérií na hodnocení pokroku v jednotlivých zemích v závislosti na druhu země;
26. domnívá se, že zachování ekosystémů, které hrají důležitou úlohu jako úložiště uhlíku, a biodiverzita představují celosvětové veřejné statky a vyžadují zvláštní ochranu a mezinárodní finanční podporu; navrhuje začlenit partnerské dohody o vymahatelnosti práva, správě a obchodu v lesnictví (FLEGT) do všech stávajících a budoucích dohod se třetími zeměmi;
27. uznává, že v rozvojových zemích obchod příliš často vede k nadměrnému využívání ekosystémů, zejména lesů; naléhavě žádá průmyslové země, aby přijaly odpovědnost za rozsáhlé odlesňování způsobené mezinárodním obchodem; zdůrazňuje výrazný dopad odlesňování na klima, a tedy dlouhodobou hospodářskou hodnotu a význam zachování lesů v nedotčeném stavu; požaduje, aby EU vynaložila značné úsilí na vytvoření systému odměn za „zabránění odlesňování“ v mezinárodních jednáních o klimatu, společně s dalšími důraznými strategickými opatřeními na podporu zodpovědného obchodu s přírodními zdroji;
28. podporuje návrh Komise posílit spolupráci s rozvojovými zeměmi v oblasti přizpůsobení se změně klimatu a jejího zmírnění prostřednictvím vytvoření Aliance pro globální politiku týkající se klimatu; zdůrazňuje, že pro EU a její členské státy musí být prioritou intenzivnější dialog a posun směrem k tvorbě a uplatňování společných programů ve věcech společného zájmu v oblasti životního prostředí, jako je změna klimatu, nakládání s odpady a nedovolená těžba, s klíčovými nově se rozvíjejícími ekonomikami, jako je Čína, Indie, Brazílie, Ukrajina a Jihoafrická republika;
29. požaduje, aby se zastavila veřejná podpora projektů v oblasti fosilních paliv prostřednictvím vývozních úvěrových agentur a veřejných investičních bank a aby se více usilovalo o zintenzivnění převodu technologií v oblasti obnovitelných zdrojů energie a energeticky účinných technologií;
30. vyzývá Komisi a členské státy, aby navrhly právní nástroje k tomu, aby vývozní úvěrové agentury členských států a Evropská investiční banka v okamžiku, kdy poskytují nebo

zajišťují půjčku, zvažily dopady financovaných projektů na změnu klimatu a zavedly moratorium na financování do té doby, než bude k dispozici dostatek údajů, tak jak to doporučily OECD, G8 a zpráva o těžebním průmyslu;

31. navrhuje, aby dohoda o subvencích WTO byla změněna za účelem opětovného začlenění doložky upravující postup v případě nečinnosti v souvislosti s některými subvencemi v oblasti životního prostředí;

EU může dělat více, aby se vyhnula uvolňování CO₂

32. opakuje, že bez ohledu na závazky třetích zemí je do roku 2020 třeba snížit emise skleníkových plynů v EU o 30 %;
33. zdůrazňuje, že je třeba zlepšit informovanost veřejnosti o celkových environmentálních nákladech na spotřební zboží; vyzývá Komisi a Radu, aby navrhly opatření za účelem poskytování informací o spotřebované energii a emisích skleníkových plynů při výrobě a přepravě výrobků určených k prodeji v EU, jako je návrh vlády Spojeného království na zavedení štítků výrobků, na nichž by bylo uvedeno, jakou uhlíkovou stopu zanechávají, tedy jaká je úroveň emisí CO₂ způsobených výrobou, přepravou a konečnou likvidací výrobku;
34. trvá na zavedení společných a s WTO slučitelných standardů a systémů označování ohledně dopadů jednotlivých výrobků na emise skleníkových plynů, včetně fází výroby a dopravy, jako součásti širší politiky informování spotřebitele, aby tak měli spotřebitelé možnost přispět ke snižování emisí CO₂;
35. žádá Komisi, aby urychleně navrhla vhodné postupy hodnocení a označování těchto ekologických „stop“ a aby vyvinula software umožňující podnikům vypočítat množství skleníkových plynů uvolňovaných ze všech výrobních procesů;
36. zdůrazňuje, že je třeba usilovat o zohlednění vnějších vlivů, které jsou spojeny s obchodem (jako např. škodlivé dopady na životní prostředí), jinými slovy je třeba tyto vlivy převést na označování cen, které bude pro trh lépe srozumitelné, a podporovat spravedlivou hospodářskou soutěž zavedením principu „znečišťovatel platí“ do praxe (zejména v oblasti pozemní a letecké dopravy), v ideálním případě prostřednictvím celosvětového rozšíření systému pro obchodování s emisemi;
37. konstatuje, že obchod je neoddelitelně spjat s odvětvím dopravy; naléhavě žádá, aby se uvažovalo o všech dopravních prostředcích, a to zejména těch, jejichž emise v posledních letech výrazně vzrostly, konkrétně o lodní dopravě (jejíž emise oxidu uhličitého jsou podle některých názorů dvojnásobně oproti emisím v letectví a mohly by v příštích 15 až 20 letech vzrůst až o 75 %);
38. vítá v rámci přístupu „ekologické stopy“ případné začlenění letadel přistávajících v Evropě do leteckého Evropského systému obchodování s emisemi; žádá, aby byl posouzen návrh na začlenění odvětví námořní dopravy do tohoto systému;
39. uznává, že podpora řešení založených na IKT, internalizace environmentálních nákladů přepravy do ceny paliv a rovněž podpora železniční dopravy, pobřežní lodní dopravy,

udržitelných biopaliv a rychlá integrace letectví do pečlivě navrženého systému EU pro obchodování s emisemi jsou klíčovými opatřeními pro snižování dopadu obchodu a dopravy na klima; vyzývá Komisi a Radu, aby navrhly opatření za účelem podpory a výběru nejméně znečišťujících druhů dopravy, konkrétně, aby navrhly ustanovení týkající se různých tržních nástrojů;

40. naléhavě požaduje, aby se pomoc poskytovaná v oblasti dopravy stanovovala s ohledem na dopad různých druhů dopravy na životní prostředí a aby se přezkoumalo použití obchodních nástrojů slučitelných s trhem (např. značky a normy), které podporují ochranu klimatu;
41. domnívá se, že vzhledem k tomu, že skutečné náklady silniční dopravy převedené na uhlík nejsou známy, zejména v případě potravin a výrobků denní spotřeby, je potřeba považovat podpůrné systémy, které by prosazovaly udržitelnou místní produkci, za přijatelné a podporovat je, aby se zabránilo zbytečné přepravě potravin po silnici; doporučuje také zavést normy značení vlivu na klima, aby byli spotřebitelé informováni o ekologické stopě výrobků;
42. obzvláště je znepokojen možným negativním environmentálním a sociálním dopadem politik, jež podporují využívání biopaliv a biomasy v Evropě; připomíná svůj dřívější požadavek na závaznou sociální a environmentální certifikaci biopaliv (nebo jejich surovin), jako podmínku jejich využívání a shody s cíli EU;
43. žádá, aby veškeré dohody o nákupu biopaliv obsahovaly doložku zaměřenou na ochranu oblastí s důrazem na biodiverzitu a produkci potravin pro obyvatelstvo;
44. vyzývá Komisi, aby posoudila dopad dovozu sóji a palmového oleje do EU na klima a přitom zohlednila vliv tohoto dovozu na odlesňování tropických oblastí a aby podnikla opatření s cílem zahrnout náklady týkající se klimatu do cen;
45. žádá Komisi, aby podpořila evropské hnutí za osvědčené postupy a určení standardů ohledně jednotlivých stránek změn klimatu týkajících se umístování podniků, včetně rostoucího geografického rozčlenění výrobního řetězce a výroby typu „just in time“, a aby podpořila příslušné související návrhy;
46. vyzývá Komisi, aby při řešení problémů třetích zemí, které nejsou vázány Kjótským protokolem, posoudila mechanismus slučitelný s WTO a rovněž obchodní politiky, které jsou šetrné vůči klimatu, a aby směřovala k jednoznačnějšímu ustanovení takových možností v příštích verzích Protokolu; domnívá se, že opatření v oblasti obchodu by měla být učiněna pouze tehdy, pokud budou jiná opatření pro dosažení daného cíle v oblasti životního prostředí neúčinná; domnívá se, že použitá opatření v oblasti obchodu by již neměla omezovat obchod více, než je to nezbytné pro dosažení cíle, a neměla by vytvářet svévolnou nebo neoprávněnou diskriminaci; nahlíží na úpravu hraniční daně jako na legitimní způsob, jak vykročit směrem k nízkouhlíkové ekonomice, stanovit v období po Kjótu stejné podmínky pro signatáře a ostatní státy a odradit výrobce od přemísťování výroby, a domnívá se, že startovním bodem pro taková opatření by měl být počátek období po Kjótu;
47. doporučuje, aby byl v dlouhodobějším horizontu vypracován systém založený na

spolehlivých údajích o životním cyklu, který by případně do tohoto přizpůsobení zahrnoval dokončené výrobky, jako automobily a elektronické vybavení;

48. naléhavě žádá, aby budoucí návrhy byly plně v souladu s mezinárodními závazky EU, zejména takovými, které předepisuje WTO, včetně článku 20 Všeobecné dohody o clech a obchodu;
49. současně zdůrazňuje, že pokud budou reformovány nástroje na ochranu obchodu, měly by brát v úvahu možnost zavedení environmentálních faktorů s cílem vyhnout se environmentálnímu dumpingu produktů pocházejících ze zemí, které neratifikovaly protokol pro období po Kjótu;
50. požaduje pobídky pro výrobu a pro používání takových výrobků, které napomáhají snížení emisí CO₂, prostřednictvím veřejné podpory ze strany státu nebo Společenství, resp. pomocí nižší sazby DPH;

o

o o

51. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Čtvrtá zpráva III. pracovní skupiny 3 IPCC (2007) velmi důrazně ukázala mezinárodnímu společenství jeho odpovědnost. Scénáře omezující oteplení klimatu na +2 až 2,4°C vyžadují, aby se emise skleníkových plynů na naší planetě začaly od roku 2015 snižovat a do roku 2020 ve všech rozvinutých zemích poklesly o 25 až 40 % (příloha B Kjótského protokolu) a do roku 2050 o 80 %. Pokud nebudou dodrženy původní lhůty, překročí oteplení nezbytně 3°C, což s sebou přinese náklady, které Sternova zpráva odhaduje na 5 bilionů eur. Jde o obdobné náklady, jaké by přinesla světová válka.

Ve srovnání s tím je cena opatření, která je nutno přijmout nyní, směšná. Jak se rovněž uvádí ve Sternově zprávě, cena strategie na udržení změny klimatu na +2°C by znamenala, že světový produkt, který by měl do roku 2050 růst o 2,5 % ročně, se sníží o 1 %, což by představovalo zpoždění méně než půl roku, pokud jde o úroveň světové spotřeby. Většina přijímaných opatření totiž spočívá v investicích a službách, které zvyšují zaměstnanost a mají další pozitivní účinek (snížení hluku, snížení počtu dopravních nehod, atd.), v omezení plýtvání, což zvyšuje kupní sílu domácností, a v ekologických daních typu „Pigou“, které by nahradily jiné daně nebo umožnily provádět jiné veřejné politiky, jako je boj proti AIDS.

Veškeré politiky Evropské unie, která má v boji proti změně klimatu celosvětově vedoucí úlohu, musí být tedy tomuto velmi naléhavému cíli přizpůsobeny. Je tomu tak zejména v případě její obchodní politiky. Je třeba vyvinout značné diplomatické úsilí a vybídnout všechny země z přílohy B, aby ratifikovaly Kjótský protokol, a všechny země světa, aby ratifikovaly protokol pro období po Kjótu (2012–2020) zaměřený na tyto cíle, a poté odpovídajícím způsobem pozměnit mezinárodní dohody.

I kdyby nedošlo ke shodě, rozhodla se Evropa postupovat kupředu a dosáhnout skromnějších cílů navrhovaných Komisí (snížení o 20 % do roku 2020). V tom případě může však využít bilaterálních dohod, o nichž v současnosti jedná, aby do společného boje zapojila co největší část světa.

Pokud všechny země svolí, že se do tohoto boje zapojí, přinese Evropě technologický náskok, který získá, jistě konkurenční výhodu. Není nicméně vyloučeno, že ani po roce 2012 se některé země, jež jsou velkými producenty emisí, do společného úsilí lidstva nezapojí. Evropa by měla v tomto okamžiku přijmout cílená opatření, aby podniky nepodlehly pokušení přemístit výrobu do těchto zemí, a aby se chránila před zeměmi, které narušují hospodářskou soutěž tím, že takto svým průmyslovým odvětvím poskytují implicitní subvence.

I. Mezinárodní obchod a skleníkový efekt

Již po dvě desetiletí roste mezinárodní obchod dvakrát až dvaapůlkrát rychleji než celosvětový produkt. Tato nerovnováha jde na vrub hledání takového mezinárodního rozdělení práce, které by optimalizovalo mzdové a daňové náklady, za situace, kdy dopravní náklady v sobě řádně nezahrnují s nimi související emise skleníkových plynů. Kromě toho v budoucnu, a již nyní pro produkty, které vysoce generují skleníkové plyny, jako je cement, umožňuje přemístění výroby někdy uniknout vnitrostátním předpisům v oblasti boje proti skleníkovému efektu.

Jistá míra mezinárodní dělby práce měla vždy pozitivní dopady a je někdy nezbytná, pokud jde o primární produkci, jejíž umístění je determinováno geograficky. Tyto pozitivní dopady mohou být kombinovány s bojem proti skleníkovému efektu, jakmile budou přijata vhodná opatření, která začlení náklady na emise skleníkových plynů do celého řetězce od subdodavatelů ke konečnému výrobcí a od výrobce ke spotřebiteli.

Z pedagogického hlediska by bylo již nyní potřebné, aby spotřebitel tyto náklady znal. Z toho vycházejí početné návrhy typu „food miles“, jež mají spotřebitele povzbudit, aby nakupovali zboží ze svého okolí. Ve skutečnosti je důležitý rovněž způsob dopravy: pro britského spotřebitele je novozélandská jehněčí kotleta dražší, pokud jde o započítání skleníkových plynů, než anglická kotleta, pokud se dostane na místo určení letecky, nikoli lodí. Je třeba tedy hodnotit množství souvisejících skleníkových plynů.

Negativní účinky mezinárodní dělby práce se nadále zhoršují, pokud se z ní podniky současně snaží odstranit prostoje pomocí výroby „just in time“ a používají nejrychlejší dopravní prostředky (spíše letadla než lodě, nákladní automobily spíše než vlaky), aby omezily nevyužité zásoby. Takové metody řízení mohou mít dramatické důsledky, pokud jsou jednotlivé jednotky tohoto řetězce daleko od sebe i od spotřebitele. Již dnes totiž letecká doprava, přestože je čtyřicetkrát méně významná než námořní doprava, produkuje polovinu skleníkových plynů. Při přepravě

nákladním automobilem se pak vyprodukuje čtyřikrát víc skleníkových plynů na tunokilometr než při vlakové dopravě.

Přestože tato nerovnováha může být opět omezena začleněním nákladů na změny klimatu do nákladů na dopravu, bylo by společensky účinnější hledat osvědčené postupy dělby práce a lokalizace výroby, jako je seskupení subdodavatelů kolem mateřské továrny a lokalizace výrobců poblíž hlavních center spotřeby (nebo poblíž platform, jež seskupují různé druhy dopravy s nízkými náklady, pokud jde o skleníkové plyny: námořní, říční a vlakové).

II. Hledání celosvětové dohody

Bylo by ideální, kdyby se na konferenci v Bali dospělo k dohodě pro období po Kjótu, do níž by se zapojily všechny země planety. K této dohodě bude možné dospět, pouze pokud se všechny země podrobí závazným pravidlům, jakmile překročí limity udržitelnosti, tj. jakmile jejich produkce skleníkových plynů na obyvatele za rok překročí produkci, která by, pokud by ji dodržovalo celé lidstvo, již nepřispívala ke změně klimatu (Toto množství činí řádově 500 až 600 kg uhlíku obsaženého v CO₂ na obyvatele ročně pro předpokládaný počet 9 miliard obyvatel). V každém případě byl na Konferenci zúčastněných stran (COP 6) v Haagu stanoven cíl sblížení příspěvků povolených na osobu ve všech zemích v časovém horizontu do roku 2050.

Při přesvědčování i nejskeptičtějších partnerů o nutnosti přijmout Kjótský protokol se lze reálně opírat o nárůst dramatických změn klimatu ve Spojených státech a o hrozbu zvýšení hladiny vod v asijských deltách.

Ostatní multilaterální dohody (WTO, Mezinárodní organizace civilního letectví, Světová organizace práv duševního vlastnictví) by měly být pozměněny tak, aby neodporovaly dohodě pro období po Kjótu, což si vyžádá pouze drobné redakční úpravy.

III. Jednání na bilaterální a biregionální úrovni

I kdyby selhala mezinárodní jednání o začlenění všech zemí a o podřízení pravidel WTO a ICAO požadavkům úmluvy o změně klimatu, musí Evropská unie, která v současnosti rozvíjí politiku bilaterálních nebo biregionálních dohod, nutně do těchto dohod začlenit klimatický rozměr. Je tomu tak i u politiky půjček, a její finanční nástroj, Evropská investiční banka, by měla nadále poskytovat pouze takové půjčky, které vezmou v úvahu cíle boje proti změně klimatu, jak je stanoví scénář „+2°C“ vypracovaný IPCC. Stejně hlavní směry by měly použít národní agentury pro poskytování exportních úvěrů a pro přímé investování.

IV. Prosazování samostatné politiky v boji proti změně klimatu

Nelze přehlížet přínosy mezinárodní dělby práce včetně boje proti změně klimatu. Evropská unie by měla stanovit nulovou celní sazbu pro výrobky s nízkou produkcí/spotřebou skleníkových plynů (žárovky s velmi nízkou spotřebou atd.). Podobně, v souladu s Úmluvou o změně klimatu musí Unie šířit čisté technologie s ohledem na skleníkové plyny za „koncesionářské ceny“. Kromě toho musí zakázat dovoz exotického dřeva, pokud jeho dopravou a zmenšováním ekosystémů absorbujících skleníkové plyny, jež způsobuje, přispívá ke změně klimatu. Dohoda FLEGT, která tento problém řeší, se musí stát závaznou.

Cíle Evropské unie by pokud možno neměly být počítány z emisí zapříčiněných výrobou v Evropě, ale na základě souhrnu výrobků v Evropě spotřebovávaných (tzv. ekologické stopy). Takové výpočty by byly nesmírně obtížné a vlastně zbytečné, pokud by se veškeré země planety zavázaly k dodržování protokolu pro období po Kjótu. Pokud by k tomu však nedošlo, musí být Evropská unie připravena započítat do „signální ceny“ náklady na skleníkový efekt svého obchodování se zbytkem světa. Politika označování obsahu skleníkových plynů výrobku na trhu v prvním období umožní, aby tato otázka vstoupila do povědomí veřejnosti u výrobců a aby na veřejné trhy bylo zavedeno pravidlo „menšího znečišťovatele“. V období po Kjótu by měla nabýt účinku jednostranná závazná opatření (v roce 2013). V tomto období se totiž Evropská unie již rozhodla pokročit za jakéhokoli stavu věcí.

Návrh Komise začlenit letectví, včetně letadel z třetích zemí, do systému evropských kvót, je prvním krokem k začlenění celkových nákladů na skleníkové plyny do ceny zboží a služeb v Evropě. Nevyřeší nicméně problém narušení hospodářské soutěže, k němuž by mohlo dojít, pokud podniky budou dovážet do Evropy ze zemí, které neratifikují protokol pro období po Kjótu. V takovém případě by měly být na hranicích zavedeny kompenzační daně (pohraniční daňová úprava), nejprve v odvětvích (jako cement a hliník), v nichž je již dnes zjevně hospodářská soutěž narušená (dokonce až do té míry, že vede ke zbytečným přepravám, aby se prodeji vyhnuli placení kvót nebo ekologické daně). Je důležité, aby podniky měly tyto informace dostatečně dopředu, tzn. již od nynějška, aby tomu mohly řádně přizpůsobit své investice.

Tyto investice podniků do průmyslu musí být kromě toho pečlivě optimalizovány, aby se co nejvíce omezila zbytečná doprava. Evropská unie by měla již v tomto roce začít zkoumat osvědčené postupy v oblasti dělby práce, umístování dodavatelů vzhledem k továrnám, v nichž probíhá konečná montáž, a umístování těchto továren vzhledem k hlavním odbytištím.

Stejně tak musí mít Evropská unie k dispozici multimodální platformy, zahrnující dostupné přístavy napojené na železniční síť tak, aby se podpořily způsoby dopravy, které produkují nejmenší množství skleníkových plynů.

Pokud jde o provozní normy spotřebního zboží (vozidla, domácí přístroje), může Evropská unie volně zavádět na svém trhu přísnější normy energetické účinnosti v souladu s pravidly WTO o „domácím produktu“ a při definování těchto norem na mezinárodní úrovni musí hrát vedoucí úlohu.

18. 7. 2007

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN

pro Výbor pro mezinárodní obchod

k obchodu a změně klimatu
(2007/2003(INI))

Navrhovatel: Jens Holm

NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro mezinárodní obchod jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. zastává názor, že současný hospodářský model, který s sebou přináší neustálý nárůst spotřeby, výroby a obchodu, není udržitelný, neboť tento model vede k ustavičnému zvyšování nároků na využívání zdrojů a na dopravu a zároveň s sebou nese rostoucí množství odpadu a emisí, což zhoršuje možnosti zamezit probíhajícím změnám klimatu;
2. vyjadřuje politování na tím, že současný obchodní režim vede ke globální dělbě práce, která předpokládá velmi vysoký podíl přepravy – jež nepokrývá své vlastní environmentální náklady – stejnorodých výrobků, které by mohly být stejně tak vyrobeny lokálně;
3. uznává, že podpora řešení založených na IKT, internalizace environmentálních nákladů přepravy do ceny paliv a rovněž podpora železniční dopravy, pobřežní lodní dopravy, udržitelných biopaliv a rychlá integrace letectví do pečlivě navrženého systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) jsou klíčovými opatřeními pro snižování dopadu obchodu a dopravy na klima; vyzývá Komisi a Radu, aby navrhly opatření za účelem podpory a výběru nejméně znečišťujících druhů dopravy, zejména prostřednictvím ustanovení vztahujících se k různým tržním nástrojům;
4. zdůrazňuje, že je třeba zlepšit informovanost veřejnosti o celkových environmentálních nákladech na spotřební zboží; vyzývá Komisi a Radu, aby navrhly opatření za účelem poskytování informací o spotřebované energii a emisích skleníkových plynů při výrobě a přepravě výrobků určených k prodeji v Evropské unii, jako je návrh vlády Spojeného království na zavedení štítků výrobků, na nichž by bylo uvedeno, jakou uhlíkovou stopu zanechávají, tedy jaká je úroveň emisí CO₂ způsobených výrobou, přepravou a konečnou

likvidací výrobku; dále vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily, že budou environmentální náklady zahrnuty do cen zboží a služeb a že tyto náklady budou uváděny odděleně od maloobchodní ceny jednotlivého zboží nebo služeb, jak se již děje v případě poplatku za sběr odpadního elektrického a elektronického zařízení;

5. uznává, že EU nese historickou odpovědnost za emise skleníkových plynů, a je si vědom toho, že je třeba provést podstatné změny obchodní politiky Unie, která bude podporovat místní výrobu, což sníží nutnost přepravy; zdůrazňuje, že je třeba prohloubit technologickou spolupráci s rozvojovými zeměmi a se zeměmi s rozvíjející se ekonomikou, zejména s Čínou, Brazílií a Indií, což jim umožní začlenit ochranu životního prostředí do svých politik; vyjadřuje však politování nad tím, že jsou stávající mechanismy pro převod technologií, například mechanismus čistého rozvoje (CDM), nedostačující, a proto požaduje více opatření v oblasti spolufinancování a vytváření kapacit;
6. opakuje, že bez ohledu na závazky třetích zemí je do roku 2020 třeba snížit emise skleníkových plynů EU o 30 %;
7. naléhavě žádá EU, aby na celosvětové úrovni vytvořila a podporovala průmysl šetrný ke klimatu; žádá proto Komisi, aby s WTO podnítila diskusi o možných opatřeních, která podpoří výrobu a vývoz, jež jsou šetrné ke klimatu; je přesvědčen, že jakákoli dohoda v této otázce podpoří rozvoj inovačních technologií a podníti využívání udržitelné a čisté energie;
8. uznává, že obchod je důležitým nástrojem pro převod technologií do rozvojových zemí; zdůrazňuje, že je třeba omezit překážky „zeleného obchodu“, například odstraněním cla na „zelené zboží“ na úrovni WTO, úpravou pravidel týkajících se práv k duševnímu vlastnictví, usnadněním vstupu zelených technologií na trh tím, že se umožní, aby se záruky za vývozní úvěry řídily zájmy klimatu, a rovněž odstraněním nevhodných pobídek a narušení trhu, například zrušením odstraněním subvencí pro fosilní paliva;
9. požaduje, aby se zastavila veřejná podpora projektů v oblasti fosilních paliv prostřednictvím vývozních úvěrových agentur a veřejných investičních bank a aby se více usilovalo o zintenzivnění převodu technologií v oblasti obnovitelných zdrojů energie a energeticky účinných technologií;
10. zejména je znepokojen možným negativním environmentálním a sociálním dopadem politik, jež podporují využívání biopaliv a biomasy v Evropě; připomíná svůj dřívější požadavek na závaznou sociální a environmentální certifikaci biopaliv (nebo jejich surovin), jako podmínku jejich využívání a shody s cíli EU;
11. zdůrazňuje, že globální spolupráce a dlouhodobé budování důvěry jsou při řešení společného evropského problému v oblasti klimatu účinnějšími nástroji než jednostranná a represivní opatření; považuje však za problematické, že některé státy nepřiměřeně subvencují domácí průmysl tím, že se neúčastní globálního úsilí o snížení emisí; naléhavě žádá Radu a Komisi, aby využily systému WTO pro řešení sporů k vyvinutí tlaku na tyto země; kromě toho je přesvědčen, že by se mohlo uvažovat o obchodních nástrojích určených k potrestání zemí, které neplní podmínky, například o úpravách daní na hranicích;

12. vyzývá Radu a Komisi, aby zajistily, že bilaterální obchodní dohody EU a multilaterální obchodní dohody WTO budou uzavírány podle těch ustanovení Dohody o zřízení WTO, která upřesňují, že by měl být mezinárodní obchod veden tak, aby se umožnilo optimální využití světových zdrojů v souladu s cílem udržitelného rozvoje, přičemž se současně usiluje o ochranu a zachování životního prostředí;
13. dále vyzývá Radu a Komisi, aby zajistily, že orgán pro řešení sporů bude jednat v souladu s článkem 20 Všeobecné dohody o clech a obchodu, jenž umožňuje členským státům podniknout opatření, včetně ochrannářských opatření, nezbytná k ochraně života nebo zdraví lidí, zvířat či rostlin nebo opatření související se zachováním neobnovitelných přírodních zdrojů;
14. trvá na tom, že se musí dodržovat povinnosti uložené vícestrannými dohodami v oblasti životního prostředí, jako je například Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu a její Kjótský protokol, a na tom, že nesmí být dovoleno, aby přísný výklad obchodních pravidel bránil dosažení jejich cílů;
15. požaduje, aby byl důkladně posouzen dopad multilaterálních a bilaterálních obchodních dohod projednávaných mezi EU a třetími zeměmi z hlediska klimatu, rovnosti mezi pohlavími a udržitelnosti, a vyzývá Komisi, aby jasně podpořila řešení problematiky změny klimatu jako součásti pomoci v oblasti obchodu a jiných druhů příslušné rozvojové pomoci;
16. uznává, že v rozvojových zemích obchod příliš často vede k nadměrnému využívání ekosystémů, zejména lesů; naléhavě žádá průmyslové země, aby přijaly odpovědnost za rozsáhlé odlesňování způsobené mezinárodním obchodem; zdůrazňuje výrazný dopad odlesňování na klima, a tedy dlouhodobou hospodářskou hodnotu a význam zachování lesů v nedotčeném stavu; požaduje, aby EU vynaložila značné úsilí o vytvoření systému odměn za „zabránění odlesňování“ v mezinárodních jednáních o klimatu, společně s dalšími důraznými strategickými opatřeními na podporu zodpovědného obchodu s přírodními zdroji;
17. požaduje, aby Komise posoudila dopad dovozu sóji a palmového oleje do EU na klima a přitom zohlednila vliv tohoto dovozu na odlesňování tropických oblastí a aby podnikla opatření s cílem zahrnout náklady týkající se klimatu do cen;
18. konstatuje, že obchod je neoddělitelně spjat s odvětvím dopravy; naléhavě žádá, aby byly posouzeny všechny dopravní prostředky, a zejména ty, jejichž emise v posledních letech výrazně vzrostly, konkrétně lodní doprava (jejíž emise oxidu uhličitého jsou považovány za dvojnásobné oproti emisím v letectví a mohly by v příštích 15 až 20 letech vzrůst až o 75 %); vítá návrh Komise na zahrnutí lodních společností do systému pro obchodování s emisemi a vyzývá k tomu, aby byl tento návrh uveden do praxe co nejdříve.

POSTUP

Název	Obchod a změna klimatu
Číslo postupu	2007/2003(INI)
Příslušný výbor	INTA
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	ENVI 18.1.2007
Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání	
Navrhovatel Datum jmenování	Jens Holm 27.2.2007
Předchozí navrhovatel	
Projednání ve výboru	5.6.2007 17.7.2007
Datum přijetí	17.7.2007
Výsledek závěrečného hlasování	+: 52 -: 1 0: 1
Členové přítomní při závěrečném hlasování	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
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Jiří Maštálka, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Andres Tarand
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Albert Deß, Francesco Ferrari
Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)	

17. 9. 2007

STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU

pro Výbor pro mezinárodní obchod

k obchodu a změně klimatu
(2007/2003(INI))

Navrhovatel: András Gyürk

NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro mezinárodní obchod jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. zdůrazňuje, že zatímco obchod může významnou měrou přispět k hospodářskému rozvoji a k blahobytu lidí, má zároveň doprava (a to zejména pozemní doprava), která umožňuje uskutečňování obchodu se zbožím a surovinami, na svědomí třetinu globálních emisí skleníkových plynů; domnívá se, že je naprosto nezbytné přijmout opatření, která by vedla ke změně způsobu dopravy, tak aby se využívaly způsoby dopravy šetrné k životnímu prostředí (např. železniční a vodní doprava), a ke snížení emisí skleníkových plynů způsobených nákladní dopravou;
2. připomíná, že odstranění administrativních překážek obchodu a podniknutí kroků v boji proti změně klimatu je možné pouze prostřednictvím nejširší možné mezinárodní spolupráce, na které má Unie, jež má v obou těchto oblastech vedoucí postavení, významný zájem především s ohledem na zachování evropské konkurenceschopnosti;
3. zdůrazňuje význam evropské technické spolupráce s rozvojovými zeměmi, tak aby tyto země mohly zavést opatření na snížení zvyšujícího se množství CO₂; poznamenává, že k podoře tohoto snížení CO₂ budou zapotřebí přiměřené investice;
4. zdůrazňuje, že je třeba usilovat o zohlednění vnějších vlivů, které jsou spojeny s obchodem (jako např. škodlivé dopady na životní prostředí), jinými slovy je třeba tyto vlivy převést na označování cen, které bude pro trh lépe srozumitelné, a podporovat spravedlivou hospodářskou soutěž zavedením principu „znečišťovatel platí“ do praxe (zejména v oblasti pozemní a letecké dopravy), v ideálním případě prostřednictvím celosvětového rozšíření systému pro obchodování s emisemi;

5. vědom si toho, že bez účinné ekologické regulace bude mít produkce paliva z rostlin a obchodování s ním negativní ekologický a sociální vliv, požaduje, aby bylo bezodkladně zavedeno spolehlivé vydávání osvědčení o udržitelnosti, které by se týkalo produkce a dovozu biopaliv a surovin pro jejich výrobu, a také hodnocení vlivu na klima v průběhu jejich životního cyklu, včetně možné změny ve využívání půdy;
6. zdůrazňuje zátěž, kterou klimatické změny představují pro celosvětové zásoby sladké vody, a potřebu obchodních a investičních dohod týkajících se vody, které by přihlížely k této skutečnosti a propagovaly by novátorská řešení;
7. naléhavě vyzývá Komisi, aby s ohledem na dosažení lisabonských cílů podporovala v rámci mezinárodních jednání, která se odehrávají v oblasti obchodu a změny klimatu, odstraňování obchodních překážek pro technologie a služby šetrné k životnímu prostředí, obzvláště proto, že díky efektivním a technologicky inovativním evropským podnikům by měla EU mít vedoucí postavení na celosvětovém trhu s výrobky a službami šetrnými k životnímu prostředí a také proto, že k monitorování emisí CO₂ je možné využít také systému Galileo a systému pro globální monitorování životního prostředí a bezpečnosti (GMES);
8. poznamenává, že poskytnutí energeticky účinných a dalších ekologických technologií ze strany EU rozvojovým zemím má zásadní význam z hlediska oddělení hospodářského rozvoje od emisí skleníkových plynů;
9. naléhavě požaduje, aby se pomoc v oblasti dopravy stanovovala s ohledem na dopad různých způsobů dopravy na životní prostředí a aby se přezkoumalo použití obchodních nástrojů slučitelných s trhem (např. značky a normy), které podporují ochranu klimatu;
10. konstatuje, že obchod a odvětví dopravy jsou spolu neoddělitelně provázány; naléhavě požaduje, aby se zvažily všechny druhy dopravy, zejména ty, jejichž emise v posledních letech výrazně stouply, a sice lodní doprava, která ve srovnání s leteckou dopravou produkuje dvojnásobné množství emisí uhlíku; vítá návrh Komise, aby se lodní doprava zahrnula do systému EU pro obchodování s emisemi;
11. domnívá se, že vzhledem k tomu, že skutečné náklady silniční dopravy převedené na uhlík nejsou známy, zejména v případě potravin a výrobků denní spotřeby, je potřeba považovat podpůrné systémy, které by prosazovaly udržitelnou místní produkci, za přijatelné a podporovat je, aby se zabránilo zbytečné přepravě potravin po silnici; doporučuje také zavést normy značení vlivu na klima, které by informovaly spotřebitele o ekologické stopě výrobků;
12. upozorňuje na to, že obchodování s emisemi (trh s emisními právy) existující v rámci právních předpisů v oblasti životního prostředí je na základě zásady volného obchodu schopen významným způsobem zvýšit účinnost prevence znečišťování;
13. poznamenává, že EU už zaujímá vedoucí pozici ve světě, pokud jde o alternativní energetické technologie, jako jsou solární panely a větrné turbíny, a žádá, aby se plně zavázala k využívání „zelených“ technologií tím, že by členské státy zavedly nulovou celní sazbu na dovoz „zelených“ technologií a zařízení na úsporu energie;

14. považuje za nezbytné, aby došlo k revizi mezinárodních obchodních dohod s cílem zajistit jejich soulad s politickými cíli týkajícími se problematiky klimatu a přínos k dosažení těchto cílů mj. tím, že zruší bariéry bránící převodu technologií s nízkým obsahem uhlíku a po roce 2012 zavedou cla pro země, které nepodepsaly Kjótský protokol nebo celosvětové dohody o klimatu;
15. má za to, že pravidla WTO by neměla členským státům bránit v podporování dalšího vývoje nízkoenergetických technologií tím, že budou trvat na technické neutralitě, která by mohla oslabit motivaci k vývoji technologií na využívání obnovitelných zdrojů energie.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	13.9.2007
Výsledek závěrečného hlasování	+: 41 -: 0:
Členové přítomní při závěrečném hlasování	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
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	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
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Hans-Peter Mayer, Luisa Fernanda Rudi Ubeda

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	9.10.2007
Výsledek závěrečného hlasování	+: 25 -: 2 0: 1
Členové přítomní při závěrečném hlasování	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
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Jean-Pierre Audy, Vasco Graça Moura, Eugenijus Maldeikis, Zuzana Roithová
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Cristian Silviu Buşoi, Jean Louis Cottigny