

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0409/2007

24.10.2007

BERICHT

über Handel und Klimaänderung
(2007/2003(INI))

Ausschuss für internationalen Handel

Berichterstatter: Alain Lipietz

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG.....	14
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT	19
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE	24
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS	28

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu Handel und Klimaänderung (2007/2003(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die im Jahr 2007 veröffentlichten Berichte „Mitigation of Climate Change“, „Impacts, Adaptation and Vulnerability“ und „The Physical Science Basis“ der drei Arbeitsgruppen des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 23. Mai 2007 zur handelsbezogenen Hilfe der EU¹,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen der Tagung des Europäischen Rates vom 8. und 9. Mai 2007²,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius – Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ (KOM(2007)0002),
- unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft (KOM(2006)0818),
- unter Hinweis auf die am 30. Oktober 2006 vorgestellte Studie „Review on the Economics of Climate Change“ von Sir Nicholas Stern,
- unter Hinweis auf den OECD-Bericht „Biofuels: is the cure worse than the disease“ vom 11./12. September 2007 (SG/SD/RT(2007)3),
- unter Hinweis auf die Vorträge von Bert Merz, Mitvorsitzender der IPCC-Arbeitsgruppe III, und der vom Europäischen Parlament benannten Sachverständigen bei der Anhörung vom 27. Juni 2007,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 25. Oktober 2006 zu dem Jahresbericht der Kommission an das Europäische Parlament über die Antidumping-, Antisubventions- und Schutzmaßnahmen von Drittländern gegen die Gemeinschaft (2004)³,
- unter Hinweis auf seine Entschließungen über bilateralen Handel und bilaterale Investitionstätigkeiten, insbesondere die Entschließung vom 13. Oktober 2005 zu den Perspektiven für die Handelsbeziehungen zwischen der Europäischen Union und China⁴

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0203.

² 7224/1/07 REV1.

³ ABl. C 313 E vom 20.12.2006, S. 276.

⁴ ABl. C 233 E vom 28.9.2006, S. 103.

und die Entschließung vom 28. September 2006 zu den Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen der EU und Indien¹,

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. Juli 2006 zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs²,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 16. November 2005 zu der Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung³,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für internationalen Handel sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (A6-0409/2007),
- A. in der Erwägung, dass die wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen des Klimawandels ein beunruhigendes Ausmaß annehmen und die EU, die auf diesem Gebiet bereits politisch führend aufgetreten ist, ihre Anstrengungen verdoppeln sollte,
- B. in der Erwägung, dass eine Verringerung der weltweiten Emissionen bereits im Jahr 2015, bei einem Rückgang von 25 bis 40 % in den Industriestaaten bis 2020, Schätzungen zufolge nicht gewährleisten würde, dass das Ziel der Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 2°C über dem vorindustriellen Niveau erreicht wird,
- C. in der Erwägung, dass durch die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 2°C die dramatischen Auswirkungen auf Landwirtschaft, wetterbedingte Gefahren, Migration und biologische Vielfalt nur gemildert, aber nicht beseitigt würden,
- D. in der Erwägung, dass in den vergangenen Jahrzehnten die Zunahme des Welthandels mehr als doppelt so hoch ausgefallen ist wie der Anstieg der weltweiten Wirtschaftsleistung,
- E. in der Erwägung, dass zwar der Umfang des Seetransports vierzig Mal größer ist als der des Lufttransports (gemessen in t/km), dieser Bereich jedoch nur eine doppelt so große Menge an Treibhausgasen bewirkt, während Lastkraftwagen pro t/km eine vier Mal so große Menge an Treibhausgasemissionen verursachen wie Züge,
- F. unter Hinweis darauf, dass die Freiheit der Wahl der Beförderungsmittel im weltweiten Handel entscheidende Bedeutung hat,
- G. in der Erwägung, dass dringend Produktions-, Konsum- und Handelsmuster entwickelt werden müssen, mit denen der Klimawandel und seine wirtschaftlichen Auswirkungen gemildert werden und das Gemeinwohl in größtmöglichen Umfang gesteigert wird,
- H. in der Erwägung, dass die Energieeffizienz, eine nachhaltige Verkehrssteuerung und

¹ ABl. C 306 E vom 15.12.2006, S. 400.

² ABl. C 303 E vom 13.12.2006, S. 119.

³ ABl. C 280 E vom 18.11.2006, S. 120.

kürzere Entfernungen zwischen Herstellern bzw. zwischen Herstellern und Verbrauchern Elemente einer Handelspolitik der EU sein müssen, die auf das Problem des Klimawandels Einfluss nimmt,

- I. in der Erwägung, dass die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung weiterhin das Hauptziel der EU-Handelspolitik sein sollte und dass dazu auch gehört, sich darum zu bemühen, dass auf diese Weise der Übergang zu einer Gesamtwirtschaft mit niedrigen Kohlenstoffemissionen beschleunigt wird,
- J. in der Erwägung, dass die Verbraucher die bestmöglichen Informationen über die Auswirkungen der von ihnen gekauften Güter in Bezug auf Treibhausgasemissionen erhalten sollten,
- K. in der Erwägung, dass die Kosten für globales Gemeingut wie stabiles Klima in die Preise eingerechnet werden müssen,
- L. in der Erwägung, dass bei der VN-Konferenz über Klimaänderungen (13. Konferenz der Vertragsparteien) in Bali im Dezember 2007 Verhandlungen zur Ausarbeitung eines weltweit geltenden umfassenden Post-Kyoto-Übereinkommen (für die Zeit ab 1. Januar 2013), einschließlich verbindlicher Ziele für Treibhausgasemissionen, in Gang gesetzt werden sollten,
- M. in der Erwägung, dass die langfristige Zielsetzung darin bestehen sollte, bis 2050 für die weltweite Konvergenz der pro Kopf verursachten Treibhausgasemissionen zu sorgen,
- N. in der Erwägung, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Unterzeichnerstaaten des Kyoto-Protokolls nicht beeinträchtigt wurde (mit der wesentlichen Ausnahme des Zementsektors) und dass sie eine Vorreiterrolle in einer Welt übernommen haben, in der künftig die Treibhausgasemissionen möglicherweise geregelt sind,
- O. in der Erwägung, dass dies nach dem Auslaufen des Kyoto-Protokolls möglicherweise keinen Bestand haben wird, wenn einige Länder, gerade die USA, Australien, China und Indien, neben anderen bei dem „+2°C-Ziel“ nicht mitmachen und folglich den Wettbewerb zugunsten von Unternehmen verzerren werden, die ihren Sitz an Standorte ohne Regulierung verlegen und die Treibhausgasemissionen durch Produktion und Transport steigern,
- P. in der Erwägung, dass in großem Maßstab Maßnahmen gegen den Klimawandel eingeleitet werden müssen und dass alle international wichtigen Akteure von weltweiter Bedeutung sich nach Maßgabe ihres Entwicklungsstandes auf handelspolitische Ausrichtungen einigen müssen, die mit diesem Ziel in Einklang stehen, damit diese Maßnahmen greifen,

Vom Konsens zu Maßnahmen

- 1. begrüßt den breiten wissenschaftlichen und politischen Konsens über das Ausmaß des Problems des Klimawandels; fordert mit Nachdruck, dass ein ambitioniert gefasstes, weltweit geltendes Post-Kyoto-Übereinkommen geschlossen wird, das dem von der Arbeitsgruppe III des Zwischenstaatlichen Ausschusses über Klimaänderungen

aufgezeigten Szenario im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 2°C Rechnung trägt, und dass entsprechende Anpassungen an anderen internationalen Übereinkommen über den Handel, die Zivilluftfahrt und die Rechte an geistigem Eigentum vorgenommen werden; ist der Auffassung, dass ein Rechtsrahmen für die Zeit nach 2012 die Möglichkeit schaffen sollte, dass einzelne Länder entsprechend ihren eigenen Gegebenheiten sich mit einem kurzfristig angelegten und mehrere Phasen umfassenden Ansatz beteiligen, und dass mittelfristig die Emissionsmengen nach Einwohnerzahl zugeteilt werden sollten, und zwar zunächst für Industrieländer, letztlich aber für alle Länder; fordert den Rat und die Kommission auf, auf einen Konsens über einen Rechtsrahmen für die Zeit nach 2012 hinzuarbeiten, indem sie die Bemühungen verstärken, entscheidende Vertragsparteien, für die gegenwärtig das Kyoto-Protokoll nicht gilt, besonders die USA und Australien, einzubeziehen und, solange die Regierungen keine Verpflichtungen übernommen haben, mit einzelnen Staaten und Unternehmen zusammenzuarbeiten;

2. vertritt die Auffassung, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten sich bemühen müssen, die Durchsetzungsmechanismen des Kyoto-Protokolls durchgreifend anzuwenden, wenn es in Kraft tritt, damit Staaten, die keine Zielvorgaben übernommen haben oder solche nicht einhalten, keine ungerechtfertigten Vorteile genießen; vertritt die Auffassung, dass ein Staat, der im ersten Verpflichtungszeitraum über seine Emissionsmengen zuteilung hinausgeht, die Pflicht haben sollte, im zweiten Verpflichtungszeitraum die Differenz auszugleichen, wobei als Sanktion 30 % abgezogen werden;
3. befürwortet den Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung (CDM) im Kyoto-Protokoll, der Anreize für Investitionen in Entwicklungsländern schafft, die die Kohlenstoffemissionen zurückdrängen, stellt aber fest, dass das noch nicht ausreicht, um die Investitionsmuster in den Sektoren mit den stärksten Klimaauswirkungen, wie Stromerzeugung, Verkehr und industrielle Energienutzungen, wesentlich zu verändern; vertritt die Auffassung, dass die EU, um das zu ändern, die Führung unter den Industrieländern übernehmen sollte, indem sie die im Rahmen der Globalen Umweltfazilität verfügbaren Ressourcen aufstockt;
4. ist der Auffassung, dass das derzeit bestehende Wirtschaftsmodell, das auf der ständigen Steigerung von Konsum, Produktion und Handel beruht, unhaltbar ist, weil es zu ständig zunehmendem Ressourcenverbrauch und Transportaufkommen führt und immer größere Mengen an Abfall und Emissionen mit sich bringt, die die Chancen, die gegenwärtige Klimaänderung einzudämmen, vereiteln;
5. vertritt die Auffassung, dass der zunehmende Handel als günstiger Faktor für das Wirtschaftswachstum und das Wohlergehen der Bürger zu gelten hat, soweit die Probleme des Klimawandels berücksichtigt werden; ist darüber besorgt, dass die Zunahme des Handelsvolumens in erheblichem Ausmaß zum Klimawandel beiträgt, und ist der Auffassung, dass deshalb die Handelspolitik zur Lösung der Probleme beitragen muss; betont, dass die EU angesichts des wachsenden Konsenses darüber, dass der Klimawandel dringend bekämpft werden muss, in zunehmendem Umfang handels- und investitionspolitische Maßnahmen treffen muss, aus denen sich wirtschaftliche Anreize zur Erfüllung klimaschutzpolitischer Ziele ergeben; betont, dass die EU entsprechende Regeln unter Umständen einsetzen muss, um mit wirtschaftlichen Mitteln von

klimaschädlichen Aktivitäten abzuschrecken, was jedoch nicht als Vorwand dafür genommen werden darf, protektionistische Maßnahmen zum Nachteil von Entwicklungsländern zu treffen;

6. bedauert, dass das derzeitige Handelssystem eine weltweite Arbeitsteilung bewirkt, die einen sehr hohen Umfang an Transport von einheitlichen Produkten voraussetzt, die genauso in nächster Umgebung hergestellt werden könnten, und dass die bei diesem Transport entstehenden Umweltkosten nicht gedeckt werden;
7. verweist darauf, dass zwar der Handel erheblich zur Entwicklung der Wirtschaft und zum Wohlstand der Menschen beitragen kann, dass aber der den Handel mit Gütern und Rohstoffen abwickelnde Verkehrssektor (vor allem der Straßengüterverkehr) für ein Drittel der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich ist; hält es für unbedingt notwendig, Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsarten (z.B. Eisenbahn und Wasserverkehr) zu fördern und die beim Güterverkehr entstehenden Treibhausgasemissionen zu senken;
8. ist der Ansicht, dass die EU als Handelspartner von weltweiter Bedeutung gute Voraussetzungen dafür hat, einen Beitrag zur Änderung der Produktionsmuster und Verkehrskonzepte zu leisten, und dass ein in vorderster Front aktives Europa in Sachen Wettbewerbsfähigkeit günstiger gestellt ist, wenn weltweit strengere Vorschriften erlassen werden;
9. erinnert daran, dass der Abbau staatlicher Handelshemmnisse und der Kampf gegen den Klimawandel nur durch eine möglichst breite internationale Zusammenarbeit zu verwirklichen sind, die auch für die EU, die in beiden Bereichen eine führende Rolle spielt, von grundlegendem Interesse ist, besonders mit Blick auf die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit Europas;

Wege zu einem multilateralen Ansatz bei der Bekämpfung des Klimawandels

10. betont die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen den Teilnehmern am Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), den Vertragsparteien des Übereinkommens über Klimaänderungen und der WTO und fordert die Kommission auf, eine Initiative zur Unterstützung dieses Ziels auszuarbeiten; fordert rasche Fortschritte bei der Überarbeitung der WTO-Definition für umweltfreundliche Waren und Dienstleistungen, besonders bei den Verhandlungen der laufenden Doha-Runde, um eine Einigung über die Beseitigung tariflicher und nichttariflicher Hemmnisse für umweltverträgliche Waren und Dienstleistungen zu erzielen; fordert die Kommission auf, auf einen Konsens darüber hinzuarbeiten, dass den Sekretariaten von multilateralen Umweltschutzübereinkommen Beobachterstatus bei allen WTO-Treffen eingeräumt wird, die für die Angelegenheiten dieser Übereinkommen relevant sind; betont, dass zu einer dauerhaften Lösung zwangsläufig ein starkes politisches Signal gehört, mit dem eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen dem WTO-System und den Systemen der multilateralen Umweltübereinkommen nach Maßgabe von Kernkompetenzen anerkannt wird; ist davon überzeugt, dass die Zuständigkeiten des WTO-Ausschusses für Handel und Umwelt neu festgelegt werden müssen; empfiehlt, dass eine Studie zur möglichen Änderung des WTO-Übereinkommens über die handelsbezogenen Aspekte der Rechte an geistigem Eigentum (TRIPS) ausgearbeitet wird, um die Erteilung von Zwangslizenzen für

Technologien, deren Anwendung aus Umweltschutzgründen notwendig ist, innerhalb eines Rahmens mit klaren und strengen Regeln zum Schutz des geistigen Eigentums, deren Umsetzung weltweit genau überwacht werden muss, zu ermöglichen;

11. betont, dass die Verpflichtungen aus multilateralen Umweltabkommen wie dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen oder dem zugehörigen Kyoto-Protokoll eingehalten werden müssen und dass eine restriktive Auslegung der Handelsregeln nicht das Erreichen der betreffenden Ziele hemmen bzw. verhindern darf;
12. ist der Ansicht, dass die WTO-Vorschriften nicht dadurch, dass sie technische Neutralität verlangen, die Mitgliedstaaten daran hindern dürfen, die Weiterentwicklung von Niedrigenergiotechnologien zu fördern, weil durch ein solches Hindernis die Anreize zur Entwicklung von Technologien für erneuerbare Energieträger geschwächt werden könnten;
13. fordert die Kommission auf, auf internationaler Ebene und besonders im WTO-Rahmen Initiativen zu ergreifen, damit die Handelspolitik insgesamt und bezüglich der Entwicklung der Handelsvolumen ihren möglichen Auswirkungen auf den Klimawandel Rechnung trägt;
14. fordert den Rat und die Kommission auf, im Hinblick auf den Schutz und die Erhaltung der Umwelt in den bilateralen Handelsabkommen der EU und in den multilateralen WTO-Handelsabkommen die Bestimmungen des WTO-Übereinkommens geltend zu machen, nach denen der internationale Handel gemäß dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung die bestmögliche Nutzung der weltweiten Ressourcen gewährleisten soll;
15. fordert den Rat und die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass das WTO-Streitbeilegungsgremium in Einklang mit Artikel XX des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) handelt, aufgrund dessen seine Mitglieder die zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen sowie zur Erhaltung der nicht regenerativen natürlichen Ressourcen notwendigen, auch protektionistischen, Maßnahmen ergreifen können;
16. stellt fest, dass die EU bereits heute eine weltweit führende Rolle im Bereich der Technologien für alternative Energieträger, etwa bei Sonnenkollektoren und Windturbinen, spielt, dass sie dank den effizienten und technologisch innovativen europäischen Unternehmen beim weltweiten Export von umweltfreundlichen Produkten und Dienstleistungen (EGS) eine führende Rolle am Markt einnehmen sollte und dass das Programm Galileo und das System für die Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES) zur Überwachung von CO₂-Emissionen genutzt werden sollten;
17. fordert die EU auf, zur Erreichung der Ziele von Lissabon „klimafreundliche Industrie“ weltweit zu konzipieren und zu fördern, gerade weil der Handel ein wichtiges Instrument des Technologietransfers zugunsten der Entwicklungsländer ist; betont die Notwendigkeit, die Hemmnisse für den „umweltfreundlichen Handel“ abzubauen, indem unter anderem auf WTO-Ebene die Zölle für Ökoprodukte abgeschafft werden, die Bestimmungen über die Rechte an geistigem Eigentum überarbeitet werden, der Marktzugang für umweltfreundliche Technologie dadurch begünstigt wird, dass Klimaschutzbelange zu

Kriterien für die Gewährung von Ausfuhrkreditbürgschaften gemacht werden, und indem Anreize, die das Gegenteil des Gewünschten bewirken, und Marktverzerrungen wie etwa Subventionen für fossile Brennstoffe abgeschafft werden;

18. fordert die Schaffung einer Internationalen Umweltorganisation, die für die Einhaltung internationaler Verträge und Übereinkommen über den Umweltschutz und die Bekämpfung des Klimawandels zu sorgen hat und unter anderem Probleme der Auswirkungen des Handels auf die Umwelt zu behandeln und hier mit der WTO zusammenzuarbeiten hätte;
19. stellt fest, dass die EU eine historische Verantwortung für den Ausstoß von Treibhausgasen trägt, und ist sich darüber im Klaren, dass wesentliche Veränderungen ihrer Handelspolitik erforderlich sind, um die lokale Produktion zu fördern und auf diese Weise den Transportbedarf zu verringern; betont die Notwendigkeit zu einer intensiveren technologischen Zusammenarbeit mit den Entwicklungs- und Schwellenländern, vor allem China, Brasilien und Indien, damit diese den Umweltschutz in ihre Politik einbeziehen können; bedauert jedoch, dass die bestehenden Technologietransfermechanismen wie der Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung unzureichend sind, und fordert deshalb eine Stärkung von Kofinanzierungen und Maßnahmen zum Aufbau von Kapazitäten;
20. stellt fest, dass der Transfer von Energieeffizienztechnologie und anderen umweltfreundlichen Technologien von der Europäischen Union zu den Entwicklungsländern wesentlich zur Entkopplung von wirtschaftlicher Entwicklung und Treibhausgasemissionen beizutragen hat und dass angemessene Investitionen notwendig sind, um den genannten Prozess zu fördern;
21. fordert die Kommission auf, Umweltschutzklauseln mit besonderer Bezugnahme auf die Eindämmung von Kohlendioxidemissionen systematisch in ihre Handelsabkommen mit Drittstaaten einzubeziehen; fordert den Transfer kohlenstoffarmer Technologien und kohlenstoffarmer Handelssysteme in Entwicklungsländer; fordert die zuständigen Dienststellen der Kommission auf, im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsprüfungen rasch auf den Klimawandel bezogene Kriterien zu entwickeln, diese mit dem Parlament zu erörtern und sie vor dem Abschluss dieser Abkommen systematisch anzuwenden;
22. fordert den Rat und die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Verhandlungen über die neuen Freihandelsabkommen mit Partnern in Asien und Lateinamerika Verpflichtungen in Bezug auf die sozial- und umweltpolitischen Aspekte des Handels und der nachhaltigen Entwicklung und auf die wirksame Umsetzung von multilateralen Umweltübereinkommen vorsehen; stellt fest, dass die Liberalisierung des Handels mit Gütern und Technologien im Bereich erneuerbare Energieträger und die Verbesserung des Zugangs zu Umweltschutz-Dienstleistungen ein wesentliches Ziel der Kommission in den bevorstehenden Verhandlungen über Freihandelsabkommen sein sollten; betont die Notwendigkeit, in bilaterale Abkommen systematisch Strategien für umweltverträgliche öffentliche Aufträge, die WTO-kompatibel sind, aufzunehmen;
23. fordert eingehende Analysen der Auswirkungen der zwischen der EU und Drittländern ausgehandelten multilateralen und bilateralen Handelsabkommen unter den Aspekten Klima, Gleichbehandlung der Geschlechter und Nachhaltigkeit und fordert die Kommission auf, Unterstützung für Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels

ausdrücklich in alle Handelshilfe-Vereinbarungen sowie in alle übrigen einschlägigen Entwicklungshilfemaßnahmen aufzunehmen;

24. unterstützt den Vorschlag der Kommission, in jedem Handelsabkommen die Einrichtung eines Forums für nachhaltige Entwicklung, das sich verstärkt dem Klimaschutz widmet und der Bürgergesellschaft (insbesondere nichtstaatlichen Organisationen, die im Umweltschutzbereich tätig sind) und anderen wichtigen Betroffenen offen stünde, festzulegen, und fordert die Umsetzung dieses Vorschlags bei den derzeitigen Verhandlungen;
25. betont die Notwendigkeit, die umweltschutzpolitischen Dialoge ebenso wie den energiepolitischen Dialog – die Elemente der EU-Abkommen mit Drittstaaten oder Regionen über Angelegenheiten des Klimawandels sind – erweitert werden müssen, und fordert die Kommission auf, konkrete Vorschläge für je nach Art des Landes unterschiedliche Leistungsvergleichswerte (Benchmarks) für Fortschritte vorzulegen;
26. ist der Ansicht, dass Ökosysteme, die eine wichtige Rolle als Kohlenstoffsenken und Reservate der biologischen Vielfalt spielen, als öffentliches Gut der ganzen Welt erhalten werden sollten und besonderen Schutz und internationale finanzielle Unterstützung benötigen; schlägt vor, dass die Partnerschaftsabkommen für Rechtsdurchsetzung, Politikgestaltung und Handel im Forstsektor (FLEGT) in alle bestehenden und künftigen Abkommen mit Drittstaaten einbezogen werden;
27. stellt fest, dass der Handel häufig eine übermäßige Nutzung von Ökosystemen, insbesondere Wäldern, der Entwicklungsländer bewirkt; fordert die Industriestaaten auf, Verantwortung für die durch den internationalen Handel bedingte umfangreiche Abholzung zu übernehmen; betont die erheblichen Auswirkungen der Abholzung auf das Klima und damit den langfristigen wirtschaftlichen Wert und die Bedeutung der Erhaltung intakter Wälder; fordert seriöse Anstrengungen der EU um die Schaffung eines Mechanismus zur Honorierung der „vermiedenen Abholzung“ im Rahmen der internationalen Klimaschutz-Verhandlungen, neben anderen energischen politischen Maßnahmen zur Förderung eines verantwortbaren Handels mit natürlichen Ressourcen;
28. befürwortet den Vorschlag der Kommission, die Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern in Bereichen der Anpassung an den Klimawandel und der Begrenzung des Klimawandels durch Schaffung einer weltweiten Allianz für Klimapolitik zu intensivieren; betont, dass eine Priorität für die EU und ihre Mitgliedstaaten darin bestehen muss, mit wichtigen aufstrebenden Volkswirtschaften wie China, Indien, Brasilien, Ukraine und Südafrika einen intensiveren Dialog zu führen und auf die Ausarbeitung und Umsetzung gemeinsamer Programme in Bereichen mit gemeinsamen Umweltschutzanliegen hinzuarbeiten, wie Klimawandel, Abfallbewirtschaftung und illegaler Holzeinschlag;
29. fordert die Aufhebung der öffentlichen Unterstützung durch Exportkreditanstalten und öffentliche Investitionsbanken für Projekte, die fossile Brennstoffe betreffen, sowie weitaus größere Bemühungen um einen verstärkten Transfer von Technologien für erneuerbare Energieträger und energieeffiziente Technologien;
30. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, legislative Instrumente

vorzuschlagen, damit die Ausfuhrkreditanstalten der Mitgliedstaaten und die Europäischen Investitionsbank die klimaschädlichen Auswirkungen von Projekten, für die sie Kredite oder Bürgschaften gewähren, berücksichtigen und entsprechend den Empfehlungen der OECD, der G8 und der „Extractive Industries Review“ ein Zahlungsmoratorium verhängen, bis genügend Daten zur Verfügung stehen;

31. empfiehlt, das WTO-Subventionsübereinkommen dahingehend zu ändern, dass eine Klausel wiedereingeführt wird, die die Nichtverhandelbarkeit bestimmter Umweltschutz-Subventionen vorsieht;

Größere Anstrengung der EU zur Vermeidung von CO₂ - Emissionen

32. betont erneut die Notwendigkeit, unabhängig von den Verpflichtungen von Drittländern die Treibhausgasemissionen der EU bis 2020 um 30 % zu senken;
33. betont die Notwendigkeit, die Öffentlichkeit für die vollständigen Umweltkosten von Konsumgütern zu sensibilisieren; fordert die Kommission und den Rat auf, Maßnahmen zur Aufklärung über Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen bei der Herstellung und dem Transport von in der EU auf den Markt gebrachten Produkten vorzuschlagen, wie z.B. das Vorhaben der britischen Regierung, die Kennzeichnung des „CO₂-Fußabdrucks“ bei der Erzeugung, dem Transport und der späteren Entsorgung von Produkten einzuführen;
34. fordert eindringlich, dass im Rahmen einer umfassenderen Verbraucherinformationspolitik WTO-kompatible gemeinsame Normen und Kennzeichnungsvorschriften im Zusammenhang mit den Auswirkungen verschiedener Erzeugnisse – auch in den Phasen der Herstellung und des Transports – auf den Treibhauseffekt eingeführt werden, wodurch die Verbraucher Gelegenheit erhalten, zur Verringerung von CO₂-Emissionen beizutragen;
35. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, ein geeignetes Verfahren zur Prüfung und Kennzeichnung dieser „ökologischen Fußabdrücke“ auszuarbeiten und eine Software zu entwickeln, mit der Unternehmen die Menge der bei den einzelnen Produktionsprozessen ausgestoßenen Treibhausgase ermitteln können;
36. betont, dass die Internalisierung von handelsbezogenen externen Effekten (beispielsweise schädliche Umweltauswirkungen), d.h. die Umsetzung dieser Effekte in Preissignale auf dem Markt, sowie – durch die Umsetzung des Verursacherprinzips – die Förderung eines fairen Wettbewerbs (besonders im Bereich des Straßen- und des Luftverkehrs) vorzugsweise durch die Ausdehnung des Systems für den Handel mit Emissionsberechtigungen auf die ganze Welt angestrebt werden muss;
37. verweist auf den unlösbaren Zusammenhang zwischen Handel und Transport; fordert nachdrücklich die Berücksichtigung sämtlicher Transportmittel, insbesondere jener, deren Emissionen in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind, wie der Schifffahrt (die doppelt so viel Kohlendioxidemissionen wie der Luftverkehr ausstoßen soll, wobei dieser Ausstoß in den nächsten 15 bis 20 Jahren noch um weitere 75 % steigen könnte);
38. begrüßt, dass im Rahmen des „Fußabdruck-Ansatzes“ in Europa landende Flugzeuge

letztlich in das EU-System für den Handel mit Emissionsberechtigungen einbezogen werden; fordert die Prüfung des Vorschlags, den Seeverkehr in dieses System einzubeziehen;

39. betrachtet die Förderung IKT-gestützter Lösungen, die Einrechnung der Umweltkosten des Transports in die Kraftstoffpreise, die Förderung des Eisenbahnverkehrs und der Küstenschifffahrt, nachhaltige Biokraftstoffe sowie die zügige Einbeziehung des Luftverkehrs in ein streng konzipiertes EU-System für den Handel mit Treibhausgasemissionsberechtigungen als entscheidende Maßnahmen zur Eindämmung der Klimaauswirkungen von Handel und Transport; fordert die Kommission und den Rat auf, Maßnahmen zur Förderung und zur Wahl möglichst umweltfreundlicher Transportmittel vorzuschlagen, indem sie insbesondere Vorschriften über verschiedene Marktinstrumente ausarbeiten;
40. fordert, bei der Berechnung der dem Transportsektor zu gewährenden Fördermittel die Klimaauswirkungen der einzelnen Verkehrsträger zu berücksichtigen und die Heranziehung von marktkonformen handelspolitischen Instrumenten, die den Klimaschutz fördern (wie Kennzeichnung und Normen) in Betracht zu ziehen;
41. ist der Ansicht, dass Stützungsregelungen zur Förderung nachhaltiger lokaler Erzeugung als akzeptabel gelten und so gefördert werden sollten, dass ein übermäßiger Straßentransport von Lebensmitteln zurückgedrängt wird, weil die realen Kohlenstoffkosten des Straßengüterverkehrs, insbesondere bei Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs, nicht bekannt sind; empfiehlt zudem die Einführung von Normen für die Kennzeichnung von Produkten in Bezug auf Klimafolgen, um die Verbraucher über den „ökologischen Fußabdruck“ der Produkte zu informieren;
42. erklärt sich besonders besorgt wegen der potenziell negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen der Maßnahmen zur Förderung der Nutzung von Biokraftstoffen und Biomasse in Europa; wiederholt seine Forderung nach einer obligatorischen sozialen und ökologischen Zertifizierung von Biokraftstoffen (bzw. von deren Ausgangsstoffen) als Bedingung für deren Einsatz und ihre Übereinstimmung mit den Zielen der EU;
43. fordert dazu auf, alle Abkommen über die Abnahme von Biokraftstoffen von Klauseln darüber abhängig zu machen, dass die dem Schutz der Artenvielfalt und der menschlichen Ernährung dienenden Flächen nicht angetastet werden;
44. fordert die Kommission auf, die Klimafolgen der Einfuhr von Soja und Palmöl in die EU unter Berücksichtigung ihres Einflusses auf die Abholzung der tropischen Wälder zu untersuchen und Maßnahmen zur Einbeziehung der klimabezogenen Kosten in die Preise zu ergreifen;
45. fordert die Kommission auf, europäisches Engagement für bewährte Verfahren und Verfahren zum Leistungsvergleich im Zusammenhang mit Aspekten des Klimawandels bei der Standortwahl insbesondere im Zusammenhang mit der Produktionskette, die räumlich zunehmend auseinandergezerrt ist, und der zeitoptimalen Produktion zu fördern und entsprechende Vorschläge vorzulegen;
46. fordert die Kommission auf, die Möglichkeiten für WTO-kompatible Mechanismen und

klimaverträgliche Handelspolitik zu untersuchen, um das Problem der Drittländer zu lösen, die nicht an das Kyoto-Protokoll gebunden sind, und darauf hinzuwirken, dass in künftigen Fassungen des Protokolls solche Möglichkeiten ausdrücklicher als bisher vorgesehen werden; vertritt die Auffassung, dass handelspolitische Maßnahmen nur dann ergriffen werden sollten, wenn Alternativmaßnahmen nicht zu einem bestimmten umweltpolitischen Ziel führen; vertritt die Auffassung, dass die eingesetzten handelspolitischen Maßnahmen den Handel nicht stärker beschränken sollten, als zum Erreichen des Ziels notwendig ist, und keine willkürliche oder nicht zu rechtfertigende Diskriminierung mit sich bringen sollten; hält den steuerlichen Grenzausgleich für ein legitimes Mittel, die angestrebte kohlenstoffarme Wirtschaft zu verwirklichen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Vertragsparteien von Post-Kyoto-Übereinkommen und anderen Staaten zu schaffen und der Verlagerung von Produktionsstätten entgegenzuwirken; ist der Ansicht, dass solche Maßnahmen mit dem Beginn der Post-Kyoto-Zeit eingeleitet werden sollten;

47. empfiehlt die langfristige Entwicklung eines auf soliden Lebenszyklus-Daten beruhenden Systems, mit dem Fertigprodukte wie Autos und elektronische Geräte erforderlichenfalls in den steuerlichen Grenzausgleich einbezogen werden;
48. verlangt, dass künftige Vorschläge in voller Übereinstimmung mit den internationalen Verpflichtungen der EU stehen, insbesondere mit denjenigen, die durch die WTO, einschließlich Artikel XX des GATT, geschaffen wurden;
49. betont gleichzeitig, dass die handelspolitischen Abwehrinstrumente, wenn sie überarbeitet werden, der Machbarkeit der Einführung umweltbezogener Faktoren Rechnung tragen sollten, damit das Umweltdumping bei Erzeugnissen aus den Ländern verhindert wird, die das Post-Kyoto-Protokoll nicht unterzeichnen;
50. befürwortet die Schaffung von Anreizen für die Herstellung von Produkten, die zur Verringerung der CO₂-Emissionen beitragen, durch staatliche oder gemeinschaftliche Zuschüsse und die Begünstigung der Verwendung dieser Produkte durch Senkung der Mehrwertsteuer;

o

o o

51. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Im 4. Bericht der Arbeitsgruppe III des Zwischenstaatlichen Ausschusses über Klimaänderungen (2007) wurde der internationalen Gemeinschaft unmissverständlich ihre Verantwortung vor Augen geführt. In den darin aufgezeigten Szenarien für den Fall einer Begrenzung der Klimaerwärmung auf 2 bis 2,4°C wird davon ausgegangen, dass hierfür die weltweiten Treibhausgasemissionen ab 2015 sinken müssen, wobei in den Industrieländern bis 2020 eine Verringerung um 25 bis 40 % (Anhang B des Kyoto-Protokolls) und bis 2050 um 80 % erforderlich ist. Wenn die ersten Fristen nicht eingehalten werden, wird die Erwärmung unweigerlich um mehr als 3°C steigen und nach Schätzungen des Stern-Berichts Kosten in Höhe von 5 Billionen Euro verursachen. Diese Kosten bewegen sich im Bereich der Kosten eines Weltkriegs.

Im Vergleich dazu fallen die Kosten für die erforderlichen Gegenmaßnahmen kaum ins Gewicht. Laut dem Stern-Bericht würden die Kosten für eine Strategie zur Begrenzung der Klimaerwärmung auf 2°C eine Verringerung des weltweiten Bruttosozialprodukts um insgesamt 1 % bewirken, dessen jährliches Wachstum bis 2050 auf 2,5 % veranschlagt wird. Dies würde dem Wert des weltweiten Konsums in weniger als einem halben Jahr entsprechen. Zu den erforderlichen Maßnahmen gehören vor allem Investitionen und Dienstleistungen, die zusätzliche Arbeitsplätze schaffen und weitere positive Auswirkungen haben (Verringerung der Lärmbelastigung, weniger Verkehrsunfälle usw.), die Verringerung der Energieverschwendung, mit der die Kaufkraft der Haushalte erhöht wird, und Umweltsteuern nach dem Verursacherprinzip, die andere Steuern ersetzen und andere öffentliche Maßnahmen wie die Bekämpfung von Aids ermöglichen.

Alle politischen Maßnahmen der EU, die deren weltweite Vorreiterrolle bei der Eindämmung des Klimawandels sicherstellen, müssen auf dieses sehr kurzfristige Ziel ausgerichtet sein. Dies trifft insbesondere auf die gemeinschaftliche Handelspolitik zu, und das Ziel ist dadurch zu erreichen, dass erhebliche diplomatische Anstrengungen unternommen werden, damit alle Länder des Anhangs B das Kyoto-Protokoll und alle Länder der Welt ein auf diese Zielsetzung ausgerichtetes Post-Kyoto-Protokoll (2012-2020) ratifizieren und anschließend alle internationalen Übereinkommen kohärent geändert werden.

Falls es darüber keinen Konsens gibt, ist die Europäische Union entschlossen, mit bescheideneren Zielen voranzuschreiten, die von der Kommission vorgeschlagen wurden (Verringerung der Treibhausgasemissionen um weniger als 20 % bis 2020). Allerdings könnte die EU in diesem Fall bilaterale Übereinkommen, die sie gerade aushandelt, dazu nutzen, so viele Länder wie möglich in diesen gemeinsamen Kampf einzubinden.

Wenn alle Länder bereit sind, sich zu engagieren, wird der von Europa erreichte Technologievorsprung sicherlich einen Wettbewerbsvorteil darstellen. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass über das Jahr 2012 hinaus einige Länder mit hohen Emissionen es weiterhin ablehnen werden, sich an den gemeinsamen weltweiten Anstrengungen zu beteiligen. Die EU muss dann spezifische Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass Unternehmen der Versuchung nachgeben, ihre Produktion in diese Länder zu verlagern, und

um sich vor Ländern zu schützen, die den Wettbewerb verzerren, indem sie auf diese Art und Weise ihre Unternehmen implizit subventionieren.

I. Der internationale Handel und die Treibhausgasproblematik

Seit zwei Jahrzehnten wächst der internationale Handel zwei bis zweieinhalb Mal so schnell wie das weltweite Bruttosozialprodukt. Diese Diskrepanz ergibt sich aus der Suche nach einer internationalen Arbeitsteilung, in deren Rahmen die Löhne und Gehälter und die Steuerbelastungen optimiert werden. Allerdings werden hierbei die transportbedingten Treibhausgasemissionen nicht korrekt in die Gesamtkosten des Verkehrs eingerechnet. Im Übrigen wird es künftig teilweise möglich sein, sich durch die Verlagerung der Produktion den nationalen Vorschriften zur Bekämpfung des Treibhauseffekts zu entziehen, wobei dies bereits heute bei Wirtschaftszweigen (wie der Zementindustrie) der Fall ist, in denen große Mengen an Treibhausgasen pro Tonne Erzeugnis entstehen.

Ein bestimmtes Maß an internationaler Arbeitsteilung hatte schon immer positive Auswirkungen. Bisweilen ist sie sogar unentbehrlich, wie z. B. im Primärsektor, in dem sich der Produktionsstandort nach räumlichen Gesichtspunkten richtet. Diese positiven Auswirkungen lassen sich mit der Bekämpfung des Treibhauseffekts verbinden, sofern geeignete Maßnahmen getroffen werden, um die durch die entstandenen Treibhausgase bedingten Kosten in der gesamten Wertschöpfungskette zu berücksichtigen, also von den Zulieferbetrieben über die Endhersteller bis zu den Verbrauchern.

Aus pädagogischen Gründen wäre es schon heute wünschenswert, dass sich die Verbraucher dieser Kosten bewusst sind. Deshalb wurden zahlreiche Vorschläge, wie z. B. kürzere Transportwege für Lebensmittel, unterbreitet, um die Verbraucher dazu anzuhalten, ihre Güter in der Nähe zu beziehen. Tatsächlich ist aber die Art des Transports genauso wichtig: Für einen britischen Verbraucher ist aufgrund der durch Treibhausgase bedingten Kosten ein Lammkotelett aus Neuseeland teurer als ein Kotelett aus England, wenn es mit dem Flugzeug transportiert wird, aber billiger, wenn es mit dem Schiff kommt. Deshalb gilt es, den Treibhausgas-Kostenanteil zu bewerten.

Die äußerst negativen Auswirkungen der internationalen Arbeitsteilung verschärfen sich, wenn die Unternehmen versuchen, Verzögerungen durch zeitoptimale, fertigungssynchrone Lieferungen zu beseitigen, indem sie die schnellsten Transportmittel einsetzen (Flugzeuge anstatt Schiffe, Lastkraftwagen anstatt Züge), um den Umfang fester Lagerbestände zu reduzieren. Solche betriebswirtschaftliche Steuerung kann krasse Folgen haben, wenn die einzelnen Punkte in der Lieferkette weit voneinander und vom Verbraucher entfernt sind. Derzeit ist zwar das Aufkommen im Luftfrachtverkehr vierzig Mal geringer als das Aufkommen im Schifffrachtverkehr, doch verursacht es bereits halb so viele Treibhausgasemissionen. Jede per Lastkraftwagen transportierte Tonne verursacht pro Kilometer einen vier Mal größeren Treibhauseffekt als beim Transport per Eisenbahn.

Selbst wenn diese Fehlentwicklung mit der Einbeziehung der Klimakosten in die Transportkosten unter Kontrolle gebracht werden könnte, wäre es gesamtgesellschaftlich sinnvoller, bewährte Verfahren für Arbeitsteilung und Produktionsstandortwahl zu ermitteln, wie z. B. die Ansiedlung von Zulieferbetrieben im Umkreis der Endfertigungswerke, die sich

wiederum in der Nähe der Konsumschwerpunkte niederlassen (oder in der Nähe intermodaler Plattformen, in deren Rahmen verschiedene Verkehrsarten mit niedrigen Treibhauseffektkosten zusammengefasst sind: See-, Binnenschiffs- und Schienenverkehr).

II. Bemühungen um ein weltweites Übereinkommen

Die ideale Lösung wäre, dass bei der Konferenz auf Bali ein Post-Kyoto-Übereinkommen abgeschlossen wird, an dem alle Länder der Erde beteiligt sind. Solch ein Konsens kann nur dann erreicht werden, wenn alle Staaten einer verbindlichen Regel unterliegen, sobald sie einen auf Nachhaltigkeit zielenden Grenzwert nicht einhalten können, d. h. wenn die von ihnen jährlich pro Kopf verursachte Menge an Treibhausgasen jene Menge übersteigt, die bei weltweiter Einhaltung nicht zum Klimawandel beitragen würde (diese Menge bewegt sich zwischen jährlich 500 und 600 kg Kohlenstoff (in Form von CO₂) pro Kopf bei einer angenommenen Weltbevölkerung von 9 Milliarden Menschen). Auf jeden Fall wurde auf der 6. Konferenz der Vertragsparteien in Den Haag vorgesehen, dass die in den einzelnen Ländern pro Person zugelassene Menge an Treibhausgasen bis ungefähr 2050 vereinheitlicht wird.

Es ist aus guten Gründen damit zu rechnen, dass durch die Zunahme der Extremwetterlagen in den Vereinigten Staaten und den bedrohlichen Anstieg der Wasserspiegel in den Deltaregionen Asiens sogar die skeptischsten Partnerländer davon überzeugt werden können, dass sie dem Post-Kyoto-Protokoll zustimmen sollten.

Die anderen multilateralen Übereinkommen (der WTO, der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und der Weltorganisation für geistiges Eigentum) müssten dann mit dem Post-Kyoto-Protokoll in Einklang gebracht werden, wofür aber lediglich maßvolle redaktionelle Änderungen erforderlich sein werden.

III. Bilaterales und biregionales Handeln

Auch wenn es bei den internationalen Verhandlungen nicht gelingen sollte, alle Länder unter ein Dach zu bringen und die Vorschriften der WTO und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation dem Übereinkommen über Klimaänderungen unterzuordnen, muss die Europäische Union, die zurzeit eine Politik der regionalen und bilateralen Abkommen verfolgt, unbedingt die Klimadimension in diese Abkommen einbeziehen. Das Gleiche gilt für die Kreditvergabepolitik der Europäischen Investitionsbank als Finanzarm der Gemeinschaft, die keine Kredite mehr gewähren sollte, ohne den Zielen des Kampfes gegen den Klimawandel, wie sie im Rahmen der 2°C-Szenarien des Zwischenstaatlichen Ausschusses über Klimaänderungen festgelegt wurden, Rechnung zu tragen. Dieser Grundsatz sollte auch für die nationalen Stellen gelten, die Ausfuhrkredite und Direktinvestitionen sichern.

IV. Förderung einer unabhängigen Politik zur Bekämpfung des Klimawandels

Die Vorteile der internationalen Arbeitsteilung – auch bei der Bekämpfung des Klimawandels – dürfen nicht übersehen werden. Die Europäische Union sollte keine Zölle auf Erzeugnisse erheben, bei deren Anwendung geringe Mengen an Treibhausgasen entstehen bzw. verbraucht werden (energiesparende Glühbirnen u.dgl.). Gleichzeitig muss sie in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen über Klimaänderungen treibhausgasfreie Technologien zu

Händlerpreisen zur Verfügung stellen. Außerdem muss sie auf die Einfuhr exotischer Hölzer verzichten, wenn sie wegen des daraus folgenden Schwunds von Ökosystemen als Filter für Treibhausgase und des Transports der Hölzer zum Klimawandel beiträgt. Die Bestimmungen des Übereinkommens über Rechtsdurchsetzung, Politikgestaltung und Handel im Forstsektor (FLEGT), die dieses Problem regeln, müssen verbindlich werden.

Im Idealfall sollten die Ziele, die sich die Europäische Union selbst gesetzt hat, nicht auf der Grundlage der durch die Produktion in Europa verursachten Emissionen berechnet werden, sondern anhand der Gesamtmenge der in Europa verbrauchten Erzeugnisse (der so genannte „ökologische Fußabdruck“). Diese Berechnungen wären aber äußerst schwierig und sogar überflüssig, wenn alle Länder der Erde im Rahmen eines Post-Kyoto-Übereinkommens Verpflichtungen übernähmen. Sollte dies bedauerlicherweise nicht geschehen, muss die Europäische Union bereit sein, ein Preissignal zu setzen und bei ihrem Handel mit dem Rest der Welt die Kosten des Treibhauseffekts in die Preise einzuberechnen. Mit Maßnahmen zur Angabe des Treibhauseffekts auf Erzeugnissen, die auf dem Markt angeboten werden, könnten zunächst die Öffentlichkeit und die Hersteller sensibilisiert werden. Diese Kennzeichnung würde es ermöglichen, bei öffentlichen Aufträgen das Kriterium der „minimierten Umweltbelastung“ einzuführen. Die restriktiven einseitigen Maßnahmen würden in der Zeit nach dem Ablauf des Kyoto-Protokolls in Kraft treten (2013), also in einem Zeitraum, für den die Union bereits entschieden hat, dass sie unter allen Umständen Fortschritte erzielen möchte.

Der Vorschlag der Kommission, den Luftverkehr in das gemeinschaftliche Quotensystem einzubeziehen, einschließlich der Flugzeuge aus Drittstaaten, ist ein erster Schritt in Richtung der Berücksichtigung der durch Treibhausgase verursachten Gesamtkosten bei den Preisen für Güter und Dienstleistungen in Europa. Allerdings wird dadurch das Problem der Wettbewerbsverzerrungen nicht gelöst, das dann auftreten könnte, wenn Unternehmen aus Drittstaaten Waren in die Union ausführen, die nicht das Post-Kyoto-Übereinkommen ratifiziert haben. Für diesen Fall müsste der steuerliche Grenzausgleich eingeführt werden, der zuerst für Sektoren (wie den Zement- bzw. Aluminiumsektor) gelten sollte, in denen der Wettbewerb offenkundig bereits verzerrt ist (und zwar in einem schockierenden Ausmaß, weil er völlig überflüssige Transporte mit sich bringt, um die Zahlung von Zöllen oder Umweltsteuern zu umgehen). Es ist auch wichtig, dass die Unternehmen früh genug über solche Maßnahmen informiert werden, also schon jetzt, damit sie ihre Investitionen sinnvoll planen können.

Außerdem sollten diese industriellen Investitionen sorgfältig optimiert werden, um überflüssige Transporte so weit wie möglich zu vermeiden. Die EU sollte schon im Laufe dieses Jahres Forschungen zu den im Rahmen der Arbeitsteilung bewährten Verfahren für die Ansiedlung von Zulieferbetrieben unter Berücksichtigung des Standorts der Endmontagewerke und für die Ansiedlung dieser Werke unter Berücksichtigung der Lage der wichtigsten Märkte auf den Weg bringen.

Ebenso müssen in der Europäischen Union multimodale Plattformen entstehen, die die Häfen mit dem Schienennetz verbinden, damit die Verkehrsarten mit den geringsten Treibhauseffekten gefördert werden.

Was die Normen für den Betrieb von Konsumgütern (Fahrzeuge, Haushaltsgeräte) anbelangt,

hat die Europäische Union die Möglichkeit, – unter Einhaltung der auf inländische Produkte bezogenen WTO-Regel – auf dem Binnenmarkt die strengsten Energieeffizienznormen einzuführen. Bei der Festlegung dieser Normen muss sie auf internationaler Ebene eine Vorreiterrolle einnehmen.

18.7.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT

für den Ausschuss für internationalen Handel

zu dem Thema Handel und Klimaänderung
(2007/2003(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Jens Holm

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für internationalen Handel, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. ist der Auffassung, dass das derzeit bestehende Wirtschaftsmodell, das auf der ständigen Steigerung von Konsum, Produktion und Handel beruht, unhaltbar ist, weil eine solche Wirtschaftsordnung zu ständig zunehmendem Ressourcenverbrauch und Transportaufkommen führt und immer größere Mengen an Abfall, Abwasser und Abgasen mit sich bringt, die die Chancen, die gegenwärtige Klimaänderung einzudämmen, vereiteln;
2. bedauert, dass das derzeitige Handelssystem eine weltweite Arbeitsteilung bewirkt, die einen sehr hohen Umfang an Transport von einheitlichen Produkten voraussetzt, die genauso in nächster Umgebung hergestellt werden könnten, und dass die bei diesem Transport entstehenden Umweltkosten nicht gedeckt werden;
3. betrachtet die Förderung IKT-gestützter Lösungen, die Einrechnung der Umweltkosten des Transports in die Kraftstoffpreise, die Förderung des Eisenbahnverkehrs und der Küstenschifffahrt, nachhaltige Biokraftstoffe sowie die zügige Einbeziehung des Luftverkehrs in ein streng konzipiertes EU-System für den Handel mit Treibhausgasemissionsrechten als entscheidende Maßnahmen zur Eindämmung der Klimaauswirkungen von Handel und Transport; fordert die Kommission und den Rat auf, Maßnahmen zur Förderung und zur Wahl möglichst umweltfreundlicher Transportmittel, insbesondere in Form von Vorschriften über verschiedene Marktinstrumente, vorzuschlagen;

4. betont die Notwendigkeit, die Öffentlichkeit für die Umweltkosten von Konsumgütern in ihrer vollen Höhe zu sensibilisieren; fordert die Kommission und den Rat auf, Maßnahmen zur Information über Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen bei der Herstellung und dem Transport von in der EU auf den Markt gebrachten Produkten vorzuschlagen, wie z.B. das Vorhaben der britischen Regierung, die Kennzeichnung des „CO₂-Fußabdrucks“ bei der Erzeugung, dem Transport und letztlich der Entsorgung von Produkten einzuführen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass Umweltkosten in den Preis von Gütern und Dienstleistungen eingerechnet werden und diese Kosten, ebenso wie bei der Abgabe auf die Einsammlung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten, separat ausgewiesen werden;
5. stellt fest, dass die EU eine historische Verantwortung für den Ausstoß von Treibhausgasen trägt, und ist sich darüber im Klaren, dass wesentliche Veränderungen der Handelspolitik der Union erforderlich sind, um die lokale Produktion zu fördern und auf diese Weise den Transportbedarf zu verringern; betont die Notwendigkeit zu einer intensiveren technologischen Zusammenarbeit mit den Entwicklungs- und Schwellenländern, vor allem China, Brasilien und Indien, damit diese den Umweltschutz in ihre Politik einbeziehen können; bedauert jedoch, dass die bestehenden Technologietransfermechanismen wie der Clean Development Mechanism unzureichend sind, und fordert deshalb eine Stärkung von Kofinanzierungen und Maßnahmen zum Aufbau von Kapazitäten;
6. betont erneut die Notwendigkeit, unabhängig von den Verpflichtungen von Drittländern die Treibhausgasemissionen der EU bis 2020 um 30 % zu senken;
7. fordert die EU auf, „klimafreundliche Industrie“ weltweit zu konzipieren und zu fördern; fordert hierzu die Kommission auf, Beratungen mit der WTO über denkbare Maßnahmen, die „klimafreundliche“ Produktion und Ausfuhr begünstigen, einzuleiten; erklärt sich davon überzeugt, dass eine Übereinkunft hierüber den Aufbau innovativer Technologien fördern und nachhaltige, saubere Energienutzung stimulieren wird;
8. ist der Auffassung, dass der Handel ein wichtiges Instrument des Technologietransfers zugunsten der Entwicklungsländer ist; betont die Notwendigkeit, die Hemmnisse für den „green trade“ abzubauen, indem unter anderem auf WTO-Ebene die Zölle für Ökoprodukte abgeschafft werden, die Bestimmungen über die Rechte an geistigem Eigentum überarbeitet werden, der Marktzugang für umweltfreundliche Technologie dadurch begünstigt wird, dass Klimaschutzbelange zu Kriterien für die Gewährung von Ausfuhrkreditbürgschaften gemacht werden und indem Anreize, die das Gegenteil des Gewünschten bewirken, und Marktverzerrungen wie etwa Subventionen für fossile Brennstoffe abgeschafft werden;
9. fordert die Aufhebung der öffentlichen Unterstützung durch Exportkreditanstalten und öffentliche Investitionsbanken für Projekte, die fossile Brennstoffe betreffen, sowie weitaus größere Bemühungen um einen verstärkten Transfer von Technologien für erneuerbare Energieträger und energieeffiziente Technologien;
10. erklärt sich besonders besorgt wegen der potenziell negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen der Maßnahmen zur Förderung der Nutzung von Biokraftstoffen und Biomasse in Europa; wiederholt seine Forderung nach einer obligatorischen sozialen und

ökologischen Zertifizierung von Biokraftstoffen (bzw. von deren Ausgangsstoffen) als Bedingung für deren Einsatz und ihre Übereinstimmung mit den Zielen der EU;

11. betont, dass weltweite Zusammenarbeit und langfristiger Aufbau von Vertrauen die Bewältigung der gemeinsamen klimapolitischen Herausforderung für die EU wirksamer unterstützen als einseitige und strafende Maßnahmen; hält es allerdings für problematisch, dass bestimmte Länder die eigene Wirtschaft durch ihre Nichtteilnahme an den weltweiten Bemühungen um die Emissionsreduzierung ungerechtfertigt subventionieren; fordert den Rat und die Kommission nachdrücklich auf, das Streitbeilegungssystem der WTO zur Abmahnung der betreffenden Länder zu nutzen; ist der Auffassung, dass handelspolitische Instrumente zur Sanktionierung von Ländern, die Vorschriften nicht einhalten, etwa in Form eines Grenzausgleichs, in Betracht gezogen werden könnten;
12. fordert den Rat und die Kommission auf, im Hinblick auf den Schutz und die Erhaltung der Umwelt in den bilateralen Handelsabkommen der EG und in den multilateralen WTO-Handelsabkommen die Bestimmungen des WTO-Übereinkommens geltend zu machen, nach denen der internationale Handel gemäß dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung die bestmögliche Nutzung der weltweiten Ressourcen gewährleisten soll;
13. fordert den Rat und die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass das Streitbeilegungsgremium in Einklang mit Artikel 20 des GATT handelt, aufgrund dessen die Mitgliedstaaten die zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen sowie zur Erhaltung der nicht regenerativen natürlichen Ressourcen notwendigen, auch protektionistischen, Maßnahmen ergreifen können;
14. betont, dass die Verpflichtungen aus multilateralen Umweltabkommen wie dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen oder dem zugehörigen Kyoto-Protokoll eingehalten werden müssen und dass eine restriktive Auslegung der Handelsregeln nicht das Erreichen der betreffenden Ziele hemmen bzw. verhindern darf;
15. fordert eingehende Analysen der Auswirkungen der zwischen der EU und Drittländern ausgehandelten multilateralen und bilateralen Handelsabkommen unter den Aspekten Klima, Gleichbehandlung der Geschlechter und Nachhaltigkeit und fordert die Kommission auf, Unterstützung für Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels ausdrücklich in alle Handelshilfe-Vereinbarungen sowie in alle übrigen einschlägigen Entwicklungshilfemaßnahmen aufzunehmen;
16. stellt fest, dass der Handel häufig eine übermäßige Nutzung von Ökosystemen, insbesondere Wäldern, der Entwicklungsländer bewirkt; fordert die Industriestaaten auf, Verantwortung für die durch den internationalen Handel bedingte umfangreiche Abholzung zu übernehmen; betont die erheblichen Auswirkungen der Abholzung auf das Klima und damit den langfristigen wirtschaftlichen Wert und die Bedeutung der Erhaltung intakter Wälder; fordert seriöse Anstrengungen der EU um die Schaffung eines Mechanismus zur Honorierung der „vermiedenen Abholzung“ im Rahmen der internationalen Klimaschutz-Verhandlungen, neben anderen energischen politischen Maßnahmen zur Förderung eines verantwortbaren Handels mit natürlichen Ressourcen;
17. fordert die Kommission auf, die Klimafolgen der Einfuhr von Soja und Palmöl in die EU

unter Berücksichtigung ihres Einflusses auf die Abholzung der tropischen Wälder zu untersuchen und Maßnahmen zur Einbeziehung der klimabezogenen Kosten in die Preise zu ergreifen;

18. verweist auf den unlösbaren Zusammenhang zwischen Handel und Transport; fordert nachdrücklich die Berücksichtigung sämtlicher Transportmittel, insbesondere jener, deren Emissionen in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind, wie der Schifffahrt (die doppelt so viel Kohlendioxidemissionen wie der Luftverkehr ausstoßen soll, wobei dieser Ausstoß in den nächsten 15 bis 20 Jahren noch um weitere 75 % steigen könnte); begrüßt den Vorschlag der Kommission, die Reedereien in das EU-System für den Handel mit Treibhausgasemissionsrechten einzubeziehen, und fordert eine möglichst schnelle Umsetzung dieses Vorschlags.

VERFAHREN

Titel	Handel und Klimaänderung
Verfahrensnummer	2007/2003(INI)
Federführender Ausschuss	INTA
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 18.1.2007
Verfasser(-in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Jens Holm 27.2.2007
Prüfung im Ausschuss	5.6.2007 17.7.2007
Datum der Annahme	17.7.2007
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 52 -: 1 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	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 Klaß, 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.
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)	Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Jiří Maštálka, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Andres Tarand.
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Albert Deß, Francesco Ferrari.

17.9.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für internationalen Handel

zu dem Thema Handel und Klimaänderung
(2007/2003(INI))

Verfasser der Stellungnahme: András Gyürk

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für internationalen Handel, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. verweist darauf, dass zwar der Handel erheblich zur Entwicklung der Wirtschaft und zum Wohlstand der Menschen beitragen kann, dass aber der den Handel mit Gütern und Rohstoffen abwickelnde Verkehrssektor (vor allem der Straßengüterverkehr) für ein Drittel der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich ist; ist der Auffassung, dass es unbedingt notwendig ist, Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (z.B. Eisenbahn und Wasserverkehr) zu fördern und die beim Güterverkehr entstehenden Treibhausgasemissionen zu senken;
2. erinnert daran, dass der Abbau staatlicher Handelshemmnisse und der Kampf gegen den Klimawandel nur durch eine möglichst breite internationale Zusammenarbeit zu verwirklichen sind, die auch für die EU, die in beiden Bereichen eine führende Rolle spielt, von grundlegendem Interesse ist, besonders mit Blick auf die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit Europas;
3. betont die Bedeutung der europäischen technologischen Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern, damit diese Maßnahmen zur Verringerung der steigenden CO₂-Emissionen ergreifen können, räumt ein, dass angemessene Investitionen notwendig sind, um eine solche Verringerung zu fördern;
4. betont, dass die Internalisierung von handelsbezogenen externen Effekten (beispielsweise schädliche Umweltauswirkungen), d.h. die Umsetzung dieser Effekte in Preissignale auf dem Markt, sowie – durch die Umsetzung des Verursacherprinzips – die Förderung eines

fairen Wettbewerbs (besonders im Bereich des Straßen- und des Luftverkehrs) vorzugsweise durch die Ausdehnung des Systems für den Handel mit Emissionsberechtigungen auf die ganze Welt angestrebt werden muss;

5. erklärt sich besorgt über die negativen umweltbezogenen und sozialen Auswirkungen der Herstellung pflanzlicher Treibstoffe und des Handels mit diesen bei fehlenden wirksamen Umweltschutzvorschriften und fordert die zügige Schaffung einer Nachhaltigkeitszertifizierung für Herstellung und Einfuhr von Biokraftstoffen und ihren Ausgangsstoffen sowie eine Bewertung der Klimaauswirkungen während ihres gesamten Lebenszyklus, einschließlich der möglichen Änderungen der Bodennutzung;
6. betont die Belastung, die durch den Klimawandel für die Süßwasserreserven der Welt entsteht, und die Notwendigkeit von Handels- und Investitionsabkommen im Bereich der Wasserpolitik, um dieser Belastung Rechnung zu tragen und innovative Lösungen zu fördern;
7. fordert die Kommission auf, zur Erreichung der Ziele von Lissabon bei den internationalen Verhandlungen über handels- und klimapolitische Themen den Abbau von Handelshemmnissen anzustreben, die umweltschonende Technologien und Dienstleistungen beeinträchtigen, zumal die EU dank den effizienten und technologisch innovativen europäischen Unternehmen beim weltweiten Export von „grünen“ Produkten und Dienstleistungen (EGS) eine führende Rolle am Markt einnehmen sollte und zumal das Programm Galileo und das System für die Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES) zur Überwachung von CO₂-Emissionen genutzt werden sollten;
8. stellt fest, dass der Transfer von Energieeffizienztechnologie und anderen umweltfreundlichen Technologien von der Europäischen Union zu den Entwicklungsländern wesentlich zur Entkopplung von wirtschaftlicher Entwicklung und Treibhausgasemissionen beigetragen hat;
9. fordert, bei der Berechnung der den Transport begünstigenden Fördermittel die Klimaauswirkungen der einzelnen Verkehrsträger zu berücksichtigen und die Heranziehung von marktkonformen handelspolitischen Instrumenten, die den Klimaschutz fördern (wie Kennzeichnung und Normen) in Betracht zu ziehen;
10. weist auf die untrennbare Verknüpfung zwischen dem Handeln und dem Verkehrssektor hin; fordert nachdrücklich die Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsträger, insbesondere jener, deren Emissionen in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind, wie des Schiffsverkehrs, der doppelt so viel Kohlenstoffemissionen wie der Luftverkehr verursacht; begrüßt den Vorschlag der Kommission, den Schiffsverkehr in das EU-System für den Handel mit Emissionsberechtigungen einzubeziehen;
11. ist der Ansicht, dass Stützungsregelungen zur Förderung nachhaltiger lokaler Erzeugung als akzeptabel gelten und so gefördert werden sollten, dass ein übermäßiger Straßentransport von Lebensmitteln zurückgedrängt wird, weil die realen Kohlenstoffkosten des Straßengüterverkehrs, insbesondere bei Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs, nicht bekannt sind; empfiehlt zudem die Einführung von Normen für die Kennzeichnung von Produkten in Bezug auf Klimafolgen, um die

Verbraucher über den „ökologischen Fußabdruck“ der Produkte zu informieren;

12. macht darauf aufmerksam, dass das System für den Handel mit Emissionsberechtigungen (der Markt für diese Berechtigungen) im Rahmen des Umweltrechts entsprechend dem Grundsatz des freien Handels die Effizienz der Bekämpfung von Umweltbelastung wesentlich verbessern kann;
13. stellt fest, dass die EU bereits heute eine weltweit führende Rolle im Bereich der Technologien für alternative Energieträger, etwa bei Sonnenkollektoren und Windturbinen, spielt, und fordert dazu auf, sich dadurch voll und ganz für umweltfreundliche Technologien einzusetzen, dass die Mitgliedstaaten die Einfuhrzölle auf umweltfreundliche Technologien und energiesparende Geräte ganz abschaffen;
14. hält es für notwendig, internationale Handelsabkommen zu überprüfen, um ihre Vereinbarkeit mit klimapolitischen Zielen und ihren Beitrag zu deren Verwirklichung sicherzustellen und dabei unter anderem Hemmnisse für den Transfer von Technologien, die wenig Kohlenstoffemission verursachen, abzubauen und auf Kohlenstoff bezogene Verpflichtungen für Staaten, die nicht das Kyoto-Protokoll und andere weltweite Klimaschutzübereinkommen unterzeichnet haben, für die Zeit nach 2012 einzuführen;
15. ist der Ansicht, dass die WTO-Vorschriften nicht dadurch, dass sie technische Neutralität verlangen, die Mitgliedstaaten daran hindern dürfen, die Weiterentwicklung von Niedrigenergietechnologien zu fördern, weil durch ein solches Hindernis die Anreize zur Entwicklung von Technologien für erneuerbare Energieträger geschwächt werden könnten;

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	13.9.2007
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 41 - : 0 :
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	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 Papanizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țirle, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	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
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Hans-Peter Mayer, Luisa Fernanda Rudi Ubeda

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	9.10.2007
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 25 - : 2 0 : 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	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
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jean-Pierre Audy, Vasco Graça Moura, Eugenijus Maldeikis, Zuzana Roithová
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Cristian Silviu Buşoi, Jean Louis Cottigny