

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

A6-0409/2007

24.10.2007

SPRAWOZDANIE

w sprawie handlu i zmian klimatu
(2007/2003(INI))

Komisja Handlu Międzynarodowego

Sprawozdawca: Alain Lipietz

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	14
OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI	19
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII	24
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI	28

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie handlu i zmian klimatu (2007/2003(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdania trzech grup roboczych Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC), zatytułowane „Łagodzenie zmian klimatycznych”, „Wpływ, adaptacja i podatność” i „Podstawy fizyczne”, opublikowane w 2007 r.,
- uwzględniając rezolucję z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie pomocy UE na rzecz handlu¹,
- uwzględniając konkluzje posiedzenia Rady Europejskiej w dniach 8 i 9 marca 2007 r.²,
- uwzględniając komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów w sprawie ograniczenia globalnego ocieplenia do 2°C w perspektywie roku 2020 i dalszej (COM(2007)0002),
- uwzględniając wniosek Komisji w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (COM(2006)0818),
- uwzględniając sprawozdanie Sir Nicholasa Sterna w sprawie gospodarczego wymiaru zmian klimatycznych przedstawione w dniu 30 października 2006 r.,
- uwzględniając raport OECD pod tytułem „Biofuels: is the cure worse than the disease” (Biopaliwa: lekarstwo gorsze od choroby) z 11 i 12 września 2007 r. (SG/SD/RT(2007)3),
- uwzględniając prezentacje współprzewodniczącego grupy roboczej III w ramach IPCC, Berta Metz oraz ekspertów wyznaczonych przez Parlament, przedstawione na przesłuchaniu w dniu 27 czerwca 2007 r.,
- uwzględniając rezolucję z dnia 25 października 2006 r. w sprawie rocznego sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego dotyczącego działań antydumpingowych, antysubsydyjnych i ochronnych prowadzonych przez państwa trzecie wobec Wspólnoty (2004)³,
- uwzględniając rezolucje w sprawie dwustronnych stosunków w zakresie handlu i inwestycji, zwłaszcza rezolucję z dnia 13 października 2005 r. w sprawie perspektyw stosunków handlowych pomiędzy UE i Chinami⁴ oraz rezolucję z dnia 28 września

¹ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0203.

² 7224/1/07 REV1.

³ Dz. U. C 313 E z 20.12.2006, str. 276.

⁴ Dz. U. C 233 E z 28.9.2006, str.103.

2006 r. w sprawie stosunków gospodarczych i handlowych Unii Europejskiej z Indiami⁵,

- uwzględniając rezolucję z dnia 4 lipca 2006 r. w sprawie ograniczania wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne⁶,
 - uwzględniając rezolucję z dnia 16 listopada 2005 r. w sprawie powstrzymywania globalnych zmian klimatycznych⁷,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Handlu Międzynarodowego oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A6-0409/2007),
- A. mając na uwadze, że gospodarczy i ekologiczny wpływ zmian klimatycznych przybiera niepokojące rozmiary oraz że UE, która już przejęła polityczne przywództwo w tym obszarze, powinna podwoić swoje wysiłki;
- B. mając na uwadze, że szacuje się, iż nawet zmniejszenie globalnych emisji już w 2015 r., przy zmniejszeniu ich o 25%-40% do 2020 r. w krajach rozwiniętych, nie zagwarantowałyby osiągnięcia celu ograniczenia wzrostu temperatury do maksymalnie 2°C powyżej poziomów z okresu przedindustrialnego;
- C. mając na uwadze, że ograniczenie globalnego ocieplenia do 2°C może zmniejszyć jego dramatyczne konsekwencje dla rolnictwa, a także w dziedzinie zagrożeń pogodowych, migracji i bioróżnorodności, ale ich nie wyeliminuje;
- D. mając na uwadze, że handel światowy doprowadził w ciągu ostatnich dziesięcioleci do ponad dwukrotnego wzrostu wskaźnika światowych wyników gospodarczych;
- E. mając na uwadze, że wielkość transportu morskiego jest 40 razy większa od transportu lotniczego (w tonach/km) i jednocześnie transport ten wytwarza jedynie dwa razy więcej zanieczyszczeń emisjami gazów cieplarnianych (GHG), podczas gdy samochody ciężarowe wytwarzają 4 razy więcej emisji GHG niż pociągi na tonę/km;
- F. mając na uwadze, że swobodny wybór wykorzystywanych środków transportu jest niezmiernie istotny dla światowego handlu;
- G. mając na uwadze, że istnieje pilna potrzeba rozwinięcia wzorców produkcji, konsumpcji i handlu, które złagodzą skutki zmian klimatycznych i ich wpływ na gospodarkę przy jednoczesnej maksymalizacji ogólnego dobra społecznego;
- H. mając na uwadze, że wydajność energetyczna, zrównoważone zarządzanie transportem i zmniejszenie oddalenia między producentami oraz producentami i konsumentami muszą być elementami składowymi każdej strategii politycznej UE w zakresie handlu, która ma wpływ na zagadnienie zmian klimatycznych;

⁵ Dz. U. C 306E z 15.12.2006, str. 400.

⁶ Dz. U. C 303 E z 13.12.2006, str. 119.

⁷ Dz. U. C 280 E z 18.11.2006, str. 120.

- I. mając na uwadze, że promowanie trwałego rozwoju powinno być nadal głównym celem polityki handlowej UE, między innymi poprzez dążenie do zapewnienia przyspieszenia wprowadzenia gospodarki opartej na niskich emisjach dwutlenku węgla;
- J. mając na uwadze, że konsumenci powinni otrzymywać jak najbardziej optymalne informacje na temat wpływu dokonywanych przez nich zakupów na emisje GHG;
- K. mając na uwadze, że ceny muszą internalizować koszty globalnego wspólnego interesu, jakim jest np. stabilny klimat;
- L. mając na uwadze, że konferencja ONZ w sprawie zmian klimatycznych, która odbędzie się w grudniu 2007 r. w Bali powinna otworzyć drogę do negocjacji mających na celu wypracowanie światowego i wszechstronnego porozumienia w sprawie umowy post-Kioto (dotyczącej okresu po 1 stycznia 2013 r.), w tym wiążących celów w zakresie emisji GHG,
- M. mając na uwadze, że długoterminowe cele powinny zagwarantować spójność na poziomie międzynarodowym w postaci jednakowego poziomu emisji GHG na osobę do 2050 r.,
- N. mając na uwadze, że państwa, które ratyfikowały Protokołu z Kioto nie ucierpiały pod względem swojej konkurencyjności (godny uwagi wyjątek stanowi sektor cementu) i objęły wiodącą pozycję w świecie, w którym emisje GHG mogą stać się przedmiotem regulacji;
- O. mając na uwadze, że po wygaśnięciu Protokołu z Kioto proces ten może zatrzymać się w niektórych państwach, w szczególności, między innymi w USA, Australii, Chinach i Indiach, które nie przystąpiły do celu „2°C”, co tym samym doprowadzi do zakłócenia konkurencji na korzyść przedsiębiorstw przenoszących się do miejsc, w których kwestia ta nie jest regulowana oraz do wzrostu emisji GHG pochodzących z produkcji i transportu;
- P. mając na uwadze, że muszą zostać podjęte na szeroką skalę działania służące zapobieganiu zmianom klimatycznym i by zostały one zwieńczone sukcesem, wszyscy najważniejsi aktorzy polityki światowej w zależności od ich poziomu rozwoju powinni zmierzać ku stanowiskom w polityce handlowej kompatybilnym z tym celem,

Od porozumienia do działania

- 1. z zadowoleniem przyjmuje powszechne uznanie w kręgu naukowym i politycznym powagi zmian klimatycznych; kładzie nacisk na konieczność zawarcia ambitnej światowej umowy, która będzie obowiązywać po wygaśnięciu Protokołu z Kioto zgodnie ze scenariuszem opracowanym przez III grupę roboczą w ramach Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) w kwestii potrzeby ograniczenia wzrostu temperatury do 2°C i nalega na dokonanie odpowiednich zmian w innych międzynarodowych umowach dotyczących handlu, lotnictwa cywilnego i własności intelektualnej; oraz na fakt, że ramy działań po roku 2012 dzięki zastosowaniu krótkoterminowego i wieloetapowego podejścia powinny umożliwić różnym krajom uczestnictwo w zależności od panujących w nich sytuacji; uważa, że w średniookresowej perspektywie emisje powinny być przyznawane w oparciu o liczbę mieszkańców początkowo w odniesieniu do krajów rozwiniętych, ale

docelowo w odniesieniu do wszystkich krajów; wzywa Radę i Komisję do podjęcia kroków zmierzających do uzyskania konsensusu w odniesieniu do ram działań po roku 2012 poprzez zwiększenie zasięgu zobowiązań i włączenie istotnych stron nie objętych obecnie protokołem z Kioto, w szczególności Stanów Zjednoczonych i Australii, do współpracy z poszczególnymi państwami oraz przedsiębiorstwami pomimo braku podjęcia zobowiązań ze strony rządów;

2. uważa, że UE i jej państwa członkowskie muszą dążyć do ścisłego stosowania procedury w zakresie systemu egzekwowania przepisów ustanowionej protokołem z Kioto od momentu jej wejścia w życie w celu zagwarantowania, że kraje, które nie zaakceptowały celów lub nie realizują ich, nie czerpią z tego tytułu nieuczciwych korzyści; uważa, że w przypadku gdy kraje przekroczą dopuszczalny limit emisji w pierwszym okresie realizacji zobowiązań, należy wymagać od nich zrekompensowania tej różnicy w drugim okresie realizacji zobowiązań, a ponadto karnego zmniejszenia limitu o 30%;
3. z zadowoleniem przyjmuje tzw. mechanizm czystego rozwoju w ramach protokołu z Kioto jako zachętę do inwestycji umożliwiających zmniejszenie emisji dwutlenku węgla w krajach rozwijających się, zauważa jednakże, że nie jest on jeszcze wystarczający, by w znaczący sposób przenieść działalność inwestycyjną na sektory mające największy wpływ na zmiany klimatyczne, takie jak wytwarzanie energii, transport oraz przemysłowe wykorzystanie energii; uważa, że by temu zaradzić, UE powinna być dla innych krajów rozwiniętych przykładem w zwiększaniu środków dostępnych w Globalnym Funduszu Środowiska;
4. uznaje, że obecny model gospodarki, który pociąga za sobą stałe zwiększanie konsumpcji, produkcji i handlu, nie jest trwały, ponieważ powoduje on stale rosnące zapotrzebowanie w zakresie zasobów i transportu oraz coraz większe ilości odpadów i emisji, co wpływa negatywnie na możliwości zahamowania zachodzących zmian klimatycznych;
5. uważa, że rozwój handlu powinien być postrzegany jako pozytywny czynnik wzrostu gospodarczego oraz dobrobytu obywateli, jeżeli uwzględniane są problemy związane ze zmianami klimatycznymi; wyraża zaniepokojenie faktem, że rozwój handlu przyczynia się w znacznym stopniu do zmian klimatycznych i uważa, że należy związku z tym przewidzieć częściowe rozwiązania w ramach polityki handlowej; podkreśla, że biorąc pod uwagę zwiększający się konsensus co do konieczności pilnego przeciwdziałania zmianom klimatycznym, UE musi w coraz większym stopniu realizować strategię w obrębie polityki handlowej i inwestycji, które tworzą zachęty ekonomiczne do realizacji celów polityki w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu; podkreśla, że UE będzie musiała korzystać z tych zasad, by stworzyć środki zniechęcające do prowadzenia działalności szkodliwej dla środowiska, jednakże nie mogą być one wykorzystywane jako pretekst dla stosowania polityki protekcjonizmu wobec krajów rozwijających się;
6. wyraża ubolewanie, że obecny system handlowy powoduje podział siły roboczej na świecie, który w dużej mierze opiera się na niepokrywającym swoich własnych kosztów środowiskowych transporcie produktów homogenicznych, które mogłyby równie dobrze być produkowane lokalnie;
7. wskazuje na fakt, że mimo iż handel może w znacznym stopniu przyczynić się do rozwoju gospodarczego i dobrobytu społeczeństw, sektor transportu (zwłaszcza transportu

drogowego), dzięki któremu handel towarami i surowcami w ogóle ma miejsce, odpowiada jednocześnie za jedną trzecią światowej emisji gazów cieplarnianych; uważa, że konieczne są środki zmieniające modalnie sposoby transportu na bardziej przyjazne dla środowiska (takie jak transport kolejowy lub wodny) oraz zmniejszające emisję gazów cieplarnianych powodowaną przez transport towarowy;

8. uważa, że UE, jako globalny partner handlowy, zajmuje pozycję, która predestynuje ją do wniesienia wkładu do światowych zmian modeli produkcji i transportu; uważa, że dzięki przodownictwu we wnoszeniu tych zmian Europa będzie znajdować się na korzystnej pozycji konkurencyjnej w momencie wprowadzenia ściślejszych przepisów na szczeblu ogólnoświatowym;
9. przypomina, że likwidacja administracyjnych utrudnień w handlu oraz działania na rzecz zwalczania zmian klimatu mogą zostać zrealizowane wyłącznie poprzez jak najszerszą międzynarodową współpracę – a leży to również w interesie UE, odgrywającej wiodącą rolę w obu tych dziedzinach, szczególnie w celu utrzymania europejskiej konkurencyjności;

Dążenie do multilateralizmu w walce ze zmianami klimatu

10. podkreśla konieczność ścisłej współpracy pomiędzy Programem Ochrony Środowiska Narodów Zjednoczonych (UNEP), Konwencją w sprawie zmian klimatu i WTO oraz zwraca się do Komisji o opracowanie inicjatywy wspierającej ten cel; wnosi o doprowadzenie do szybkich postępów w aktualizowaniu definicji WTO odnoszącej się do towarów i usług związanych ze środowiskiem, w szczególności w obecnej dauhańskiej rundzie negocjacji, by osiągnąć porozumienie w sprawie zniesienia barier pozataryfowych na tzw. zielone towary i usługi; nawołuje Komisję do wypracowania konsensusu w sprawie zapewnienia sekretariatom wielostronnych umów o ochronie środowiska statusu obserwatora na wszystkich posiedzeniach WTO dotyczących kwestii istotnych dla wielostronnych umów o ochronie środowiska; podkreśla, że trwałe rozwiązanie musi zawierać silne polityczne przesłanie o przestrzeganiu odpowiedniego podziału prac między WTO a systemami wielostronnych umów o ochronie środowiska, w oparciu o najważniejsze kompetencje; wyraża przekonanie o konieczności określenia na nowo obowiązków Komitetu ds. Handlu i Środowiska WTO; zaleca uruchomienie badania mającego na celu zmianę Porozumienia WTO w sprawie handlowych aspektów praw własności intelektualnej (TRIPS), tak aby umożliwić wprowadzenie obowiązkowego licencjonowania technologii niezbędnych z punktu widzenia ochrony środowiska, w ramach jasnych i surowych przepisów dotyczących ochrony własności intelektualnej, a także do dokładnego monitorowania ich stosowania w skali światowej;
11. ponownie podkreśla, że międzynarodowe umowy z zakresu ochrony środowiska, takie jak Konwencja ramowa ONZ w sprawie zmian klimatycznych lub Protokół z Kioto, muszą być przestrzegane, a wąska interpretacja zasad handlowych nie może upoważniać do przekreślania lub hamowania działań mających na celu osiągnięcie wyznaczonych celów;
12. uważa, że zasady WTO, kładąc nacisk na techniczną neutralność, nie powinny powstrzymywać państw członkowskich od wspierania dalszego rozwoju technologii niskoenergetycznych, co mogłoby osłabiać zachęty do rozwijania technologii ze źródeł odnawialnych;

13. zwraca się do Komisji o podjęcie inicjatywy na poziomie międzynarodowym, a w szczególności na forum WTO, w celu zagwarantowania, że polityka handlowa w swej całości oraz w odniesieniu do tendencji dotyczących rozmiaru handlu bierze pod uwagę jej ewentualny wpływ na zmiany klimatyczne;
14. wzywa Radę i Komisję do opierania się przy zawieraniu dwustronnych porozumień handlowych UE oraz wielostronnych porozumień handlowych ŚOH na zapisach statusu ŚOH stanowiących między innymi, że handel międzynarodowy winien być prowadzony w poszanowaniu możliwości optymalnego wykorzystania zasobów światowych w zgodzie z założeniami z zakresu rozwoju zrównoważonego, w celu jednoczesnego zapewnienia środowiskowych działań ochronnych i prewencyjnych;
15. wzywa ponadto Radę i Komisję zagwarantowania, że Urząd Regulowania Sporów ŚOH działa w oparciu o postanowienia art. XX Układu Ogólnego w sprawie Taryf Celnych i Handlu (GATT), które umożliwiają państwom członkowskim podejmowanie kroków, w tym także działań o charakterze protekcyjnym, niezbędnych w celu zapewnienia ochrony zdrowia i życia osób i zwierząt oraz ochrony gatunków roślin, bądź też odnoszących się do ochrony naturalnych zasobów wyczerpywalnych;
16. zauważa, że UE jest już światowym liderem w dziedzinie alternatywnych technologii energetycznych, takich jak panele słoneczne i turbiny wiatrowe, oraz że dzięki wydajnym i innowacyjnym pod względem technologicznym europejskim przedsiębiorstwom UE powinna być liderem na rynku światowego eksportu dóbr ekologicznych i usług środowiskowych (EGS), a Galileo oraz system globalnego monitoringu na rzecz środowiska i bezpieczeństwa (GMES) mogłyby zostać wykorzystane do monitorowania emisji CO₂;
17. wzywa UE, z myślą o osiągnięciu celów Lizbońskich, do opracowania i propagowania „przemysłu przyjaznego dla środowiska” na skalę światową, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, że handel stanowi ważne narzędzie transferu technologii dla krajów rozwijających się; podkreśla konieczność doprowadzenia do redukcji barier, z jakimi boryka się tzw. „ekohandel”, między innymi poprzez usunięcie na szczeblu ŚOH specjalnych taryf nakładanych na „ekoprodukty”, ponowne określenie zasad z zakresu praw własności intelektualnej, a także ułatwienie wprowadzania na rynek ekotechnologii, czemu sprzyjać będzie włączenie kwestii klimatycznych w ramy kredytów eksportowych i odnośnych gwarancji kredytowych, a także usunięcie niewłaściwych zachęt, czy też zaburzeń rynkowych, takich jak dotacje paliw kopalnych;
18. wzywa do powołania międzynarodowej organizacji ochrony środowiska, która przejęłaby odpowiedzialność za zgodność z międzynarodowymi traktatami i umowami w sprawie ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatycznym i która współpracowałaby między innymi z WTO w odniesieniu do zagadnień dotyczących wpływu handlu na ochronę środowiska;
19. przyznaje, że UE ponosi historyczną odpowiedzialność za emisje gazów cieplarnianych i zdaje sobie sprawę, że konieczne są znaczące zmiany w polityce handlowej Unii, aby sprzyjać produkcji lokalnej w celu zmniejszenia potrzeby transportu; wzywa do bardziej intensywnej współpracy z różnymi krajami rozwijającymi się, w szczególności z Chinami, Brazylią i Indiami, aby uwydatnić kwestie ochrony środowiska w ich strategiach

politycznych; ubolewa jednak nad faktem, że istniejące mechanizmy transferu technologii, takie jak mechanizm czystego rozwoju (CDM), okazują się być niewystarczające i domaga się w związku z tym zwiększonego współfinansowania oraz środków umożliwiających rozwijanie zdolności technologicznych;

20. zauważa, że transfer energetycznie wydajnych technologii oraz innych przyjaznych dla środowiska technologii z UE do krajów rozwijających się ma podstawowe znaczenie w likwidowaniu wzajemnej zależności między rozwojem gospodarczym a emisją gazów cieplarnianych oraz zauważa, że do wspierania takiej redukcji potrzeba odpowiednich inwestycji;
21. zwraca się do Komisji o systematyczne włączanie klauzul ochrony środowiska, ze specjalnym odniesieniem do redukcji emisji dwutlenku węgla do umów o handlu z krajami trzecimi; domaga się transferu technologii o niskiej emisji dwutlenku węgla i modeli handlowych o niskiej emisji dwutlenku węgla do umów z państwami rozwijającymi się; zwraca się do właściwych służb Komisji o jak najszybsze uwzględnienie wymiaru dotyczącego zmian klimatycznych w ocenach oddziaływania na zrównoważony rozwój, przedyskutowanie ich z Parlamentem i systematyczne ich stosowanie przed zawieraniem wspomnianych umów;
22. nawołuje Radę i Komisję do zapewnienia uwzględnienia w negocjacjach nad nową generacją umów o wolnym handlu z państwami z Azji i Ameryki Łacińskiej zobowiązań do przestrzegania socjalnych i środowiskowych aspektów handlu i trwałego rozwoju oraz skutecznego wdrażania wielostronnych umów o ochronie środowiska; sugeruje, by liberalizacja handlu towarami i technologiami odnawialnymi oraz zwiększenie dostępu do usług w zakresie ochrony środowiska było głównym celem Komisji podczas zbliżających się negocjacji umów o wolnym handlu; podkreśla potrzebę systematycznego wprowadzania do umów dwustronnych spójnych z założeniami WTO strategii politycznych w zakresie zielonych zamówień publicznych;
23. domaga się pogłębionych analiz wpływu wyników wielostronnych i dwustronnych porozumień handlowych negocjowanych pomiędzy UE i krajami trzecimi, przeprowadzonych z perspektywy klimatu, gatunków i trwałości oraz wzywa Komisję do umożliwienia wyraźnego wsparcia na rzecz zarządzania zmianami klimatycznymi, aby stać się częścią całościowej pomocy na rzecz handlu i innej odnośnej pomocy na rzecz rozwoju;
24. popiera wniosek Komisji dotyczący utworzenia w każdej umowie handlowej Forum Zrównoważonego Rozwoju, zawierającego wyraźny komponent poświęcony klimatowi, który dopuszczałby udział społeczeństwa obywatelskiego (szczególnie organizacji pozarządowych zajmujących się ochroną środowiska), a także innych kluczowych partnerów oraz wzywa do włączenia tego projektu do toczących się obecnie negocjacji;
25. podkreśla potrzebę prowadzenia szerszych dialogów w zakresie polityki ochrony środowiska oraz polityki energetycznej, które stanowią składową umów UE z krajami lub regionami trzecimi, obejmując kwestie związane ze zmianami klimatycznymi i zwraca się do Komisji o przedstawienie konkretnych propozycji punktów odniesienia na drodze postępu, w zależności od charakterystyk danego kraju;

26. uważa, że zachowanie ekosystemów, które odgrywają cenną rolę jako pochłaniacze dwutlenku węgla, oraz zasobów bioróżnorodności jest powszechnym dobrem publicznym i wymaga specjalnej ochrony i międzynarodowego wsparcia finansowego; proponuje, aby umowy o partnerstwie w zakresie egzekwowania prawa, zarządzania i handlu w dziedzinie leśnictwa (FLEGT) były włączone do wszystkich istniejących i przyszłych umów z państwami trzecimi;
27. uznaje, że handel prowadzi do nadmiernego wykorzystania ekosystemów, szczególnie lasów, w krajach rozwijających się; wzywa kraje uprzemysłowione do podjęcia odpowiedzialności za dalekosiężną deforestację lasów spowodowaną handlem międzynarodowym; podkreśla znaczny wpływ deforestacji na zmiany klimatyczne, a co za tym idzie odnośną wartość gospodarczą i wagę zabezpieczenia przed wycinaniem lasów; wzywa UE do podjęcia zdecydowanych kroków w celu ustanowienia mechanizmów nagradzania za „uniknięcie deforestacji” w ramach międzynarodowych negocjacji w dziedzinie klimatu, obok innych istotnych środków politycznych służących propagowaniu handlu zasobami naturalnymi;
28. popiera wniosek Komisji dotyczący wzmocnienia współpracy z krajami rozwijającymi się w obszarach dostosowań i łagodzenia skutków zmian klimatycznych poprzez ustanowienie Sojuszu na rzecz Globalnej Polityki Klimatycznej; podkreśla, że intensyfikacja dialogu z największymi wschodzącymi gospodarkami, takimi jak Chiny, Indie, Brazylia, Ukraina i RPA oraz postępy w opracowywaniu i wdrażaniu wspólnych programów w obszarach będących przedmiotem wzajemnej troski o ochronę środowiska, takich jak zmiany klimatyczne, gospodarowanie odpadami czy nielegalna wycinka drzew muszą stanowić priorytety UE i jej państw członkowskich;
29. wzywa do wstrzymania pomocy publicznej, udzielanej przez agencje kredytów eksportowych oraz publiczne banki inwestycyjne, na rzecz projektów z zakresu paliw kopalnych, a także do zdwojenia wysiłków mających na celu zwiększenie poziomu transferu energii odnawialnej oraz technologii energooszczędnych;
30. zwraca się do Komisji i państw członkowskich do zaproponowania instrumentów prawnych, dzięki którym agencje kredytów eksportowych państw członkowskich i Europejski Bank Inwestycyjny uwzględniać będą skutki zmian klimatycznych w finansowanych projektach podczas przyznawania pożyczek i gwarancji kredytowych oraz wprowadzenie moratorium na finansowanie do momentu udostępnienia wystarczających danych, zgodnie z zaleceniami OECD, G8 i Przeglądu przemysłu wydobywczego (ang. Extractive Industries Review);
31. sugeruje, by wprowadzić zmiany do umowy WTO o subsydiach, wnosząc zapis o niemożności kwestionowania pewnych dotacji na ochronę środowiska;

UE może zrobić więcej, aby unikać uwalniania CO₂

32. ponownie zwraca uwagę na potrzebę doprowadzenia do 30% redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE do 2020 r., niezależnie od zobowiązań podejmowanych przez państwa trzecie;
33. podkreśla konieczność podniesienia stopnia świadomości społecznej z zakresu

całościowych kosztów środowiskowych związanych z konkretnymi produktami; wzywa Komisję oraz Radę do przedłożenia propozycji odnoszących się do środków z zakresu informacji o zużyciu energii i emisji gazów cieplarnianych powodowanej wytwarzaniem oraz transportem produktów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, takich jak propozycja rządu brytyjskiego, aby wprowadzić etykiety określające poziom powodowanej w trakcie produkcji, transportu i ewentualnego składowania emisji CO₂;

34. nalega na wprowadzenie spójnych z zasadami WTO wspólnych norm i systemów znakowania informujących o wpływie różnych produktów na emisje gazów cieplarnianych, w tym na etapie ich produkcji i transportu, jako część szerszej strategii informacyjnej, dając tym samym konsumentom możliwość przyczynienia się do zmniejszenia emisji CO₂;
35. zwraca się do Komisji o pilne opracowanie odpowiedniej procedury mającej na celu ocenę tych śladów ekologicznych i wprowadzenie informującego o nich oznakowania, a także o utworzenie oprogramowania w celu umożliwienia przedsiębiorstwom obliczania ilości emisji GHG powstałych od początku każdego procesu produkcji;
36. podkreśla, że należy dołożyć starań, aby zinternalizować zewnętrzne wpływy związane z handlem (takie jak szkodliwe dla środowiska skutki), innymi słowy – by przełożyć je na wskaźnik cenowy możliwy do zrozumienia przez rynek oraz by wspierać uczciwą konkurencję poprzez wprowadzenie w życie zasady „zanieczyszczający płaci” (szczególnie w odniesieniu do ruchu drogowego i lotniczego), najlepiej poprzez rozszerzenie na cały świat systemu handlu uprawnieniami do emisji;
37. odnotowuje nierozzerwalną zależność pomiędzy handlem a sektorem usług transportowych; wzywa do zwrócenia uwagi na wszelkie środki transportu, w szczególności zaś na te z nich, które w ostatnich latach charakteryzowały się znacznie zwiększonym poziomem emisji, a dokładnie rzecz ujmując na żeglugę (w przypadku której emisja dwutlenku węgla szacowana jest na dwukrotność emisji powodowanej prowadzeniem przelotów samolotowych, a w najbliższych 15-20 latach może zwiększyć się nawet o 75%);
38. w ramach podejścia w zakresie „śladu ekologicznego” przyjmuje z zadowoleniem fakt, że do poświęconej sektorowi lotnictwa części europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji ostatecznie włączone zostaną samoloty lądujące w Europie; wzywa do zbadania możliwości włączenia do wniosku sektora transportu morskiego;
39. wyraża przekonanie, że głównymi środkami redukcji negatywnego wpływu działalności handlowej i transportowej na środowisko są: propagowanie rozwiązań z zakresu technologii teleinformatycznych, uwzględnienie w cenach paliwa wypływających z działalności transportowej kosztów środowiskowych, a także propagowanie transportu kolejowego i przewozów flotą morską, paliw przyjaznych dla środowiska oraz szybkiej integracji przewozów lotniczych w ramach rygorystycznego systemu UE handlu emisjami; wzywa Komisję i Radę do przedłożenia propozycji z zakresu środków nakierowanych na propagowanie i korzystanie z przewozów powodujących jak najniższy poziom zanieczyszczenia, ze szczególnym uwzględnieniem opracowywania przepisów odnoszących się do różnorodnych instrumentów rynkowych;

40. wzywa do mierzenia pomocy przyznanej na rzecz sektora transportu w sposób uwzględniający oddziaływanie różnych środków transportu na środowisko oraz do rozważenia stosowania spójnych z rynkiem instrumentów (takich jak etykietowanie i normy) wspierających ochronę klimatu;
41. uważa, że ponieważ nieznane są rzeczywiste koszty dwutlenku węgla emitowanego przez transport drogowy, zwłaszcza w przypadku przewozu żywności i innych towarów konsumpcyjnych codziennego użytku, należy uznać systemy wsparcia promujące zrównoważoną produkcję lokalną za dopuszczalne oraz wspierać je, aby zniechęcić do nadużywania przewozu żywności drogą lądową; zaleca też wprowadzenie norm znakowania „klimatycznego”, aby informować konsumentów o ekologicznym bądź nieekologicznym charakterze produktów;
42. wyraża szczególne zaniepokojenie potencjalnie negatywnym wpływem na środowisko i kwestie społeczne polityki z zakresu propagowania biopaliw i wykorzystania biomasy w Europie; ponawia wcześniejsze wezwanie do wprowadzenia, jako warunku wykorzystania i zgodności z wyznaczonymi celami unijnymi, obowiązkowej procedury certyfikacji biopaliw (lub też półproduktów rafineryjnych) pod kątem wpływu na środowisko i kwestie społeczne;
43. wnioskuje o objęcie wszelkich zezwoleń na zakup biopaliw klauzulą poszanowania przestrzeni przypisanej bioróżnorodności i żywieniu ludzi;
44. wzywa Komisję do przeprowadzenia oceny wpływu na klimat prowadzonego przez UE importu soi oraz oleju palmowego, przy jednoczesnym wzięciu pod uwagę nacisku sprzyjającego deforestacji lasów tropikalnych, a także do podjęcia kroków mających na celu uwzględnienie w praktykowanych cenach kosztów środowiskowych;
45. zwraca się do Komisji do wspierania europejskiego ruchu na rzecz najlepszych praktyk i punktów odniesienia dotyczących aspektów produkcji na miejscu, ze szczególnym uwzględnieniem coraz bardziej geograficznie podzielonych łańcuchów produkcji i produkcji „dokładnie na czas” (ang. „just in time”), które wpływają na zmiany klimatyczne, oraz do przedstawienia związanych z nimi wniosków;
46. wzywa Komisję do zbadania mechanizmu zgodności z postanowieniami WTO oraz polityki handlowej przyjaznej środowisku w celu znalezienia rozwiązania w odniesieniu do krajów trzecich niezwiązanych postanowieniami protokołu z Kioto oraz do wypracowania wyraźniejszych przepisów uwzględniających takie możliwości w przyszłych wersjach protokołu; uważa, że środki handlowe powinny być stosowane wyłącznie wtedy, gdy inne środki okażą się nieskuteczne w realizacji celów dotyczących ochrony środowiska; uważa, że stosowane środki handlowe nie powinny być bardziej ograniczające dla handlu niż jest to konieczne do osiągnięcia celu oraz nie powinny stanowić aktów arbitralnej i nieuzasadnionej dyskryminacji; uważa, że dostosowanie cel jest zasadnym sposobem dążenia do gospodarki o niskich emisjach dwutlenku węgla, wyrównania warunków pomiędzy sygnatariuszy z okresu post-Kioto i innymi państwami, a także zniechęcania do relokacji oraz uważa, że rozpoczęcie okresu post-Kioto powinno być momentem wejścia w życie takich środków;
47. zaleca, aby w perspektywie długoterminowej i w razie konieczności w ramach tego

procesu dostosowania, rozwój systemu opartego na właściwych danych odnoszących się do cyklu życia obejmował produkty końcowe, takie jak samochody i wyposażenie elektroniczne;

48. nalega, by przyszłe wnioski były w pełni zgodne ze zobowiązaniami międzynarodowymi UE, zwłaszcza z tymi wynikającymi z członkostwa w WTO, w tym z artykułem XX układu GATT,
49. podkreśla jednocześnie, że podczas reformowania instrumentów ochrony handlu należy uwzględnić wykonalność wprowadzenia czynników środowiskowych w celu uniknięcia środowiskowych praktyk dumpingowych w stosunku do produktów pochodzących z państw, które nie ratyfikowały protokołu z okresu post-Kioto;
50. nawołuje do wprowadzenia zachęt dla produkcji poprzez przyznawanie pomocy państwowej lub wspólnotowej oraz do zachęt do stosowania, dzięki zmniejszeniu stawki podatku VAT dla produktów, które przyczynią się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla;

o

o o

51. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.

UZASADNIENIE

W 4. sprawozdaniu Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) III grupa robocza w bardzo bezpośredni sposób konfrontuje wspólnotę międzynarodową z jej zobowiązaniami. Scenariusze ograniczania globalnego ocieplenia do +2 i +2,4°C przewidują, że światowe emisje gazów cieplarnianych (GHG) zaczną maleć od 2015 r., i spadną o 25% - 40% około 2020 r. w państwach rozwiniętych w ogólnym ujęciu (załącznik B do Protokołu z Kioto) oraz o 80% do 2050 r. Jeżeli te wcześniejsze terminy nie zostaną dotrzymane, ocieplenie w sposób nieuchronny przekroczy 3°C, co pociągnie za sobą koszty, które w raporcie Sterna szacowane są na 5 000 mld euro. Jest to suma zbliżona do kosztów wojny światowej.

Koszty środków, które należałoby podjąć, aby temu zapobiec są w porównaniu śmiesznie niskie. Ponownie według raportu Sterna koszty strategii na rzecz utrzymania zmian klimatycznych na poziomie wzrostu nieprzekraczającego +2°C odpowiadałyby ogólnemu zmniejszeniu o 1% całkowitego produktu światowego, którego wzrost przewiduje się na 2,5 % rocznie do 2050 r., co byłoby jednoznaczne z opóźnieniem o niecały semestr, jeśli chodzi o światowy poziom konsumpcji. W gruncie rzeczy większość środków, które należałoby podjąć polega na inwestycjach i usługach, które prowadzą do wzrostu zatrudnienia i mają też inne pozytywne skutki (zmniejszenie poziomu hałasu, zmniejszenie liczby wypadków na drogach...), na ograniczeniu marnotrawstwa, co doprowadziłoby do zwiększenia siły nabywczej gospodarstw domowych, na wprowadzeniu zielonych podatków na wzór „podatku Pigou”, zastępujących inne podatki i umożliwiających rozwinięcie innych publicznych strategii politycznych, jak np. strategii walki z AIDS.

Wszystkie polityki Unii, która zajmuje pozycję światowego lidera w walce ze zmianami klimatycznymi, musi zatem łączyć dążenie do tego celu, którego obrany termin realizacji jest bardzo bliski. Dotyczy to szczególnie polityki handlowej. Doprowadzić do tego można za pośrednictwem znacznych dyplomatycznych wysiłków mających na celu zachęcenie państw z załącznika B do ratyfikowania Protokołu z Kioto oraz wszystkich państw świata do ratyfikowania protokołu z okresu post-Kioto (2012-2020) skonstruowanego wokół tych celów, a następnie do wprowadzenia spójnych zmian do umów międzynarodowych.

Z uwagi na brak konsensusu w tym względzie, Europa jest zdecydowana na to, aby iść naprzód i dążyć do osiągnięcia zaproponowanych przez Komisję skromniejszych celów (redukcja o 20% do 2020 r.). W tym przypadku jednak UE może wykorzystać aktualnie toczące się negocjacje nad umowami dwustronnymi, aby zaangażować w tę wspólną walkę jak największą część świata.

Jeżeli wszystkie państwa wyrażą zgodę na zaangażowanie się w ten cel, przewaga technologiczna Europy przełoży się z pewnością na jej przewagę konkurencyjną. Jednakże, nie jest wykluczone, że po 2012 r. niektóre państwa o dużym poziomie emisji będą w dalszym ciągu odmawiały zaangażowania się w ten wspólny wysiłek ludzkości. Europa będzie wtedy musiała podjąć precyzyjne środki w celu uniknięcia sytuacji, w której przedsiębiorstwa ulegać będą pokusie przenoszenia produkcji do

tych państw oraz środki mające na celu ochronę przed działaniami państw, które będą zakłócać konkurencję poprzez ukryte subwencjonowanie w ten sposób własnego przemysłu.

I Handel międzynarodowy a efekt cieplarniany

Od dwóch dziesięcioleci handel międzynarodowy wzrasta od 2 do 2,5 razy szybciej niż produkt światowy. Ta dysproporcja przekłada się na dążenie do globalnego podziału pracy, który zoptymalizowałaby koszty płac i koszty fiskalne w sytuacji, w której koszty transportu nie internalizują w sposób prawidłowy związanych z nim emisji GHG. Ponadto, w przyszłości, a już dzisiaj w przypadku produkcji o wysokich emisjach GHG na tonę produktu (np. produkcja cementu), delokalizacja umożliwia niekiedy ominięcie krajowych przepisów, których celem jest walka z efektem cieplarnianym.

Pewien stopień globalnego podziału pracy przynosił zawsze pozytywne skutki i jest on niekiedy niezbędny w przypadku produkcji pierwotnej, której lokalizację determinują cechy geograficzne. Te pozytywne skutki można połączyć z przeciwdziałaniem efektowi cieplarnianemu poprzez podejmowanie odpowiednich środków mających na celu internalizowanie kosztów emisji GHG na całej długości łańcucha produkcji, od podwykonawców do producenta końcowego i konsumenta.

Z pedagogicznego punktu widzenia byłoby pożądanym, by o kosztach tych konsumenci byli informowani już dzisiaj. Stąd liczne propozycje typu „Food miles”, które mają na celu zachęcanie konsumentów do robienia zakupów w pobliżu miejsca zamieszkania. W rzeczywistości wybór środka transportu odgrywa równie ważną rolę. Dla konsumenta brytyjskiego kotlety jagnięce z Nowej Zelandii są droższe w przeliczeniu na GHG niż kotlety angielskie, jeżeli przewiezione zostały samolotem, ale już nie są droższe, jeżeli transportowane były statkiem. Ocenie trzeba poddać zatem wartość w GHG.

Niepożądane efekty globalnego podziału pracy rosną, kiedy przedsiębiorstwa dążą jednocześnie do skrócenia terminów poprzez produkcję „dokładnie na czas” (ang. „just in time”), wykorzystując najszybsze środki transportu (raczej samoloty niż statki oraz raczej samochody ciężarowe niż pociągi) w celu zmniejszenia unieruchomionych zapasów. Takie formy zarządzania mogą mieć dramatyczne konsekwencje, jeżeli jednostki przejściowe są odległe od siebie nawzajem i od konsumentów. W rzeczywistości lotniczy transport ładunków jest 40 razy mniejszy od transportu morskiego, ale poziom emitowanych przez niego GHG osiąga prawie połowę emisji pochodzących z transportu morskiego. Z każdej tony/km przewożonej samochodem ciężarowym pochodzi 4 razy więcej emisji powodujących efekt cieplarniany niż w transporcie kolejowym.

Nawet, jeżeli nierównowagę tę można jeszcze kontrolować poprzez włączenie kosztów klimatycznych do kosztu transportu, ze społecznego punktu widzenia bardziej skuteczne byłoby poszukiwanie najlepszych praktyk w zakresie podziału pracy i lokalizacji produkcji, jak np. zgrupowanie podwykonawców wokół głównych fabryk, a tych ostatnich w pobliżu głównych ośrodków handlowych (lub w pobliżu platform łączących kilka środków transportu oszczędnych pod względem emisji GHG, jak transport morski, rzeczny i kolejowy).

II Dążenie do umowy ogólnosiwiatowej

Idealnym rozwiązaniem byłoby doprowadzenie na konferencji w Bali do zawarcia umowy zastępującej Protokół z Kioto, w którą zaangażowane byłyby wszystkie państwa świata. Konsensus ten zostanie osiągnięty tylko wtedy, gdy wszystkie państwa dostosują się do wiążącej zasady w przypadku przekroczenia przez nie dopuszczalnych limitów, tj. kiedy poziom emitowanych przez nie GHG na mieszkańca rocznie przekroczy poziom, którego respektowanie przez ogół ludzkości zapewniłoby, że nie przyczynilibyśmy się do zaburzeń klimatycznych. (Poziom ten wynosi 500 - 600 kg węgla w CO₂ na mieszkańca rocznie dla populacji szacowanej na 9 mld osób). Niezależnie od tego Konferencja Stron w Hadze podjęła decyzję o osiągnięciu konwergencji dozwolonych przydziałów na mieszkańca we wszystkich państwach do 2050 r.

Uzasadnione są przewidywania dotyczące częstszego występowania dramatycznych zjawisk klimatycznych w Stanach Zjednoczonych oraz zagrożenia związanego z podniesieniem się poziomu wód w deltach w Azji, co być może przekona naszych najbardziej sceptycznych partnerów do podpisania umowy po wygaśnięciu Protokołu z Kioto.

Należy zapewnić, by inne umowy wielostronne (WTO, Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego, Światowa Organizacja Własności Intelektualnej) nie były sprzeczne z nową umową zawartą po wygaśnięciu Protokołu z Kioto, co będzie wymagało pewnych nieznaczących zmian redakcyjnych.

III Działania dwustronne i angażujące dwa regiony

Nawet jeżeli w wyniku negocjacji międzynarodowych nie uda się połączyć wszystkich państw i poddać zasad WTO i OPCW imperatywom Konwencji w sprawie Zmian Klimatu Unia Europejska rozwijająca obecnie politykę umów angażujących dwa regiony i umów dwustronnych, musi bezwzględnie zawrzeć w tych umowach wymiar klimatyczny. Ta sama zasada powinna obowiązywać w polityce udzielania pożyczek prowadzonej przez instytucję finansową, jaką jest Europejski Bank Inwestycyjny, który powinien udzielać pożyczek tylko na przedsięwzięcia, które uwzględniają cele przeciwdziałania zmianom klimatycznym w formie, w jakiej zostały one określone w scenariuszu „+2°C” Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu. Takie same wytyczne powinny być stosowane przez krajowe agencje ds. pokrycia kredytów eksportowych i inwestycji bezpośrednich.

IV Wspieranie autonomicznej polityki przeciwdziałania zmianom klimatycznym

Nie należy niedoceniać korzyści płynących z globalnego podziału pracy, w tym ujawniających się w walce ze zmianami klimatycznymi. Unia Europejska powinna zwolnić z opłat celnych produkty o niskim wskaźniku emisji GHG w trakcie produkcji i użytkowania (żarówki energooszczędne itp.). Równoległe, i zgodnie z Konwencją w sprawie Zmian Klimatu, powinna ona rozpowszechniać czyste technologie w zakresie GHG po ulgowych cenach. Ponadto, musi ona zabronić importu drewna egzotycznego, jeżeli poprzez jego transport i zmniejszanie ekosystemów pochłaniających GHG, które import ten wywołuje, przyczynia się on do zmian klimatycznych. Umowa FLEGT, która reguluje ten problem, musi stać się obowiązkowa.

Najbardziej pożądane byłoby, aby cele jakie wyznacza sobie Unia Europejska obliczane były nie na podstawie emisji pochodzących z produkcji mającej miejsce w Europie, ale na podstawie wszystkich produktów, które są przedmiotem konsumpcji w Europie (tzw. „ślad ekologiczny”). Dokonanie takich obliczeń byłyby niezwykle trudne, a nawet byłoby zbędne, gdyby wszystkie państwa świata zaangażowały się wspólnie w umowę zastępującą Protokół z Kioto. Jeżeli jednak okaże się to niemożliwe, Unia Europejska będzie musiała przygotować się na wcielenie kosztów efektu cieplarnianego powodowanego przez jej wymiany handlowe z resztą świata do „ceny - sygnału”. Polityka w zakresie oznakowania informującego o emisjach GHG związanych z produktami wprowadzonymi do obrotu nie tylko pozwoli uwrażliwić opinię publiczną i producentów na ten problem, ale także pozwoli wprowadzić do zamówień publicznych zasadę „mniejszego zanieczyszczenia”. Wiążące jednostronne środki

weszłyby w życie w okresie post-Kioto (w 2013 r.), w okresie, w którym Unia Europejska zdecydowała się iść naprzód niezależnie od okoliczności.

Propozycja Komisji dotycząca włączenia lotnictwa w europejski system przydziałów, w tym również włączenia do niego samolotów przylatujących z państw trzecich, jest pierwszym krokiem w kierunku włączenia całkowitego kosztu GHG do cen towarów i usług w Europie. Propozycja ta nie rozwiązuje jednakże problemów związanych z zakłóceniami konkurencji, do których mogłoby dojść w przypadku eksportowania przez przedsiębiorstwa towarów do Europy z państw, które nie ratyfikowały umowy zastępującej Protokół z Kioto. W tym przypadku wprowadzone powinny zostać graniczne podatki wyrównawcze (ang. „border-tax adjustments”), poczynając od sektorów (takich jak sektor cementu lub aluminium), w których już dzisiaj konkurencja jest zakłócona (do tego stopnia, że sprzyja ona zbędnemu transportowi, którego celem jest uniknięcie opłat z tytułu kontyngentów i zielonych podatków). Istotne jest, aby przedsiębiorstwa poinformowane były o tym odpowiednio wcześniej, to znaczy już teraz, tak aby były w stanie odpowiednio zaplanować swoje inwestycje.

Te przemysłowe inwestycje muszą z resztą być rozsądnie zoptymalizowane, tak aby uniknąć na tyle na ile będzie to tylko możliwe zbędnego transportu. Unia Europejska powinna, już w tym roku, rozpocząć badanie najlepszych praktyk w dziedzinie podziału pracy, w zakresie lokalizacji dostawców w stosunku do lokalizacji fabryki montażu końcowego i położenia tej ostatniej w stosunku do głównych rynków.

Podobnie, Unia Europejska musi wyposażyć się w platformy kilku środków transportu, zapewniające bezpośrednie połączenie portów z koleją w celu wspierania środków transportu, które są najbardziej oszczędne pod względem emisji odpowiedzialnych za efekt cieplarniany.

Jeżeli chodzi o normy funkcjonowania towarów konsumpcyjnych (pojazdy, sprzęty gospodarstwa domowego), Unia Europejska może swobodnie wprowadzać na swoim rynku najbardziej surowe normy w dziedzinie energooszczędności, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad WTO odnoszących się do „produktu krajowego” i musi zająć pozycję lidera w określaniu tych norm na szczeblu międzynarodowym.

18.7.2007

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI

dla Komisji Handlu Międzynarodowego

w sprawie handlu i zmian klimatu
(2007/2003(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Jens Holm

WSKAZÓWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Handlu Międzynarodowego, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. uznaje, że obecny model gospodarki, który pociąga za sobą stałe zwiększanie konsumpcji, produkcji i handlu, nie jest trwały, ponieważ powoduje on stałe rosnące zapotrzebowanie w zakresie wykorzystania zasobów i transportu oraz coraz większe ilości odpadów i emisji, co wpływa negatywnie na możliwości zahamowania zachodzących zmian klimatycznych;
2. wyraża ubolewanie, że obecny system handlowy powoduje podział siły roboczej na świecie, który w dużej mierze opiera się na niepokrywającym swoich własnych kosztów środowiskowych transporcie produktów homogenicznych, które mogłyby równie dobrze być produkowane lokalnie;
3. wyraża przekonanie, że głównymi środkami redukcji negatywnego wpływu działalności handlowej i transportowej na środowisko są: propagowanie rozwiązań z zakresu technologii teleinformatycznych, uwzględnienie w cenach paliwa wpływających z działalności transportowej kosztów środowiskowych, a także propagowanie transportu kolejowego i przewozów flotą morską, paliw przyjaznych dla środowiska oraz szybkiej integracji przewozów lotniczych w ramach rygorystycznego unijnego systemu handlu emisjami ETS; wzywa Komisję i Radę do przedłożenia propozycji z zakresu środków nakierowanych na propagowanie i korzystanie z przewozów powodujących jak najniższy poziom zanieczyszczenia, ze szczególnym uwzględnieniem uregulowań odnoszących się do różnorodnych instrumentów rynkowych;
4. podkreśla konieczność podniesienia stopnia świadomości społecznej z zakresu

całościowych kosztów środowiskowych związanych z konkretnymi produktami; wzywa Komisję oraz Radę do przedłożenia propozycji odnoszących się do środków z zakresu informacji o zużyciu energii i emisji gazów cieplarnianych powodowanej wytwarzaniem oraz transportem produktów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, takich jak propozycja rządu brytyjskiego, aby wprowadzić etykiety określające poziom powodowanej w trakcie produkcji, transportu i ewentualnego składowania emisji CO₂; wzywa ponadto Komisję oraz państwa członkowskie do odzwierciedlenia kosztów środowiskowych w cenach dóbr i usług, a także do jasnego wyszczególnienia tychże w oderwaniu od kosztów dóbr i usług jako takich, podobnie jak to ma miejsce w przypadku podatku od składowania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego;

5. przyznaje, że UE ponosi historyczną odpowiedzialność za emisje gazów cieplarnianych i zdaje sobie sprawę, że konieczne są znaczące zmiany w polityce handlowej Unii, aby sprzyjać produkcji lokalnej w celu zmniejszenia potrzeby transportu; wzywa do bardziej intensywnej współpracy z różnymi krajami rozwijającymi się, w szczególności z Chinami, Brazylią i Indiami, aby uwydatnić kwestie ochrony środowiska w ich strategiach politycznych; ubolewa jednak nad faktem, że istniejące mechanizmy transferu technologii, takie jak CDM, okazują się być niewystarczające i domaga się w związku z tym zwiększonego współfinansowania oraz środków umożliwiających rozwijanie zdolności technologicznych;
6. ponownie zwraca uwagę na potrzebę doprowadzenia do 30% redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE do 2020 r., niezależnie od zobowiązań podejmowanych przez państwa trzecie;
7. wzywa UE do opracowania i propagowania "przemysłu przyjaznego dla środowiska" na skalę światową; w związku z powyższym wzywa Komisję do wszczęcia w ramach ŚOH rozmów na temat ewentualnych środków nakierowanych na propagowanie produkcji i eksportu przyjaznych dla środowiska; wyraża przekonanie, że wszelkie porozumienie w tej kwestii przyczyni się do rozwoju technologii innowacyjnych i przyspieszy wykorzystanie energii odnawialnej;
8. przyznaje, że handel stanowi ważne narzędzie transferu technologii do krajów rozwijających się; podkreśla konieczność doprowadzenia do redukcji barier, z jakimi boryka się tzw. „ekohandel”, między innymi poprzez usunięcie na szczeblu ŚOH specjalnych taryf nakładanych na „ekoproducty”, ponowne określenie zasad z zakresu praw własności intelektualnej, a także ułatwienie wprowadzania na rynek ekotechnologii, czemu sprzyjać będzie włączenie kwestii klimatycznych w ramy kredytów eksportowych i odnośnych gwarancji kredytowych, a także usunięcie niewłaściwych zachęt, czy też zaburzeń rynkowych, takich jak dotacje do paliw kopalnych;
9. wzywa do wstrzymania pomocy publicznej, udzielanej przez agencje kredytów eksportowych oraz publiczne banki inwestycyjne, na rzecz projektów z zakresu paliw kopalnych, a także do zdwojenia wysiłków mających na celu zwiększenie poziomu transferu energii odnawialnej oraz technologii energooszczędnych;
10. wyraża szczególne zaniepokojenie potencjalnie negatywnym wpływem na środowisko i kwestie społeczne polityki z zakresu propagowania biopaliw i wykorzystania biomasy w Europie; ponawia wcześniejsze wezwanie do wprowadzenia, jako warunku wykorzystania

i zgodności z wyznaczonymi celami unijnymi, obowiązkowej procedury certyfikacji biopaliw (lub też półproduktów rafineryjnych) pod kątem wpływu na środowisko i kwestie społeczne;

11. podkreśla, że w odniesieniu do wyzwań UE związanych z kwestiami zmian klimatycznych ogólna współpraca oraz długoterminowe budowanie zaufania są narzędziami wydajniejszymi niż jednostronne środki o charakterze kary; za problematyczne uważa jednakże nieuzasadnione dotowanie przez niektóre państwa przemysłu krajowego, będące wypadkową braku zaangażowania w światowe wysiłki na rzecz zmniejszenia poziomu emisji; wzywa Radę oraz Komisję do wykorzystania systemu regulowania sporów ŚOH w celu stawienia czoła tymże państwom; wyraża również przekonanie, że narzędzia handlowe wprowadzane z myślą o karaniu państw niewywiązujących się ze zobowiązań - takie jak dostosowanie podatków granicznych - mogą zostać wzięte pod uwagę;
12. wzywa Radę i Komisję do opierania się przy zawieraniu dwustronnych porozumień handlowych UE oraz wielostronnych porozumień handlowych ŚOH na zapisach statusu ŚOH stanowiących między innymi, że handel międzynarodowy winien być prowadzony w poszanowaniu możliwości optymalnego wykorzystania zasobów światowych w zgodzie z założeniami z zakresu rozwoju zrównoważonego, w celu jednoczesnego zapewnienia środowiskowych działań ochronnych i prewencyjnych;
13. wzywa ponadto Radę i Komisję do opierania się w ramach arbitrażu prowadzonego przez Międzynarodowy Urząd Regulowania Sporów na postanowieniach art. 20 Układu Ogólnego GATT umożliwiających państwom członkowskim podejmowanie kroków, w tym także działań o charakterze protekcyjnym, niezbędnych w celu zapewnienia ochrony zdrowia i życia osób i zwierząt oraz ochrony gatunków roślin warzywnych, bądź też odnoszących się do ochrony naturalnych zasobów wyczerpywalnych;
14. ponownie podkreśla, że międzynarodowe umowy z zakresu ochrony środowiska, takie jak Konwencja ramowa ONZ w sprawie zmian klimatycznych lub Protokół z Kioto, muszą być przestrzegane, a wąska interpretacja zasad handlowych nie może upoważniać do przekreślania lub hamowania działań mających na celu osiągnięcie wyznaczonych celów;
15. domaga się pogłębionych analiz wpływu wyników wielostronnych i dwustronnych porozumień handlowych negocjowanych pomiędzy UE i krajami trzecimi, przeprowadzonych z perspektywy klimatu, gatunków i trwałości oraz wzywa Komisję do umożliwienia wyraźnego wsparcia na rzecz zarządzania zmianami klimatycznymi, aby stać się częścią całościowej pomocy na rzecz handlu i innej odnośnej pomocy na rzecz rozwoju;
16. uznaje, że handel prowadzi do nadmiernego wykorzystania ekosystemów, szczególnie lasów, w krajach rozwijających się; wzywa kraje uprzemysłowione do podjęcia odpowiedzialności za dalekosiężną deforestację lasów spowodowaną handlem międzynarodowym; podkreśla znaczny wpływ deforestacji na zmiany klimatyczne, a co za tym idzie odnośną wartość gospodarczą i wagę zabezpieczenia przed wycinaniem lasów; wzywa UE do podjęcia zdecydowanych kroków w celu ustanowienia mechanizmów nagradzania za „uniknięcie deforestacji” w ramach międzynarodowych negocjacji w dziedzinie klimatu, obok innych istotnych środków politycznych służących

propagowaniu handlu zasobami naturalnymi;

17. wzywa Komisję do przeprowadzenia oceny wpływu na klimat prowadzonego przez UE importu soi oraz oleju palmowego, przy jednoczesnym wzięciu pod uwagę nacisku sprzyjającego deforestacji lasów tropikalnych, a także do podjęcia kroków mających na celu uwzględnienie w praktykowanych cenach kosztów środowiskowych;
18. odnotowuje nierozzerwalną zależność pomiędzy handlem a sektorem usług transportowych; wzywa do zwrócenia uwagi na wszelkie środki transportu, w szczególności zaś na te z nich, które w ostatnich latach charakteryzowały się znacznie zwiększonym poziomem emisji, a dokładnie rzecz ujmując na żeglugę (w przypadku której emisja dwutlenku węgla szacowana jest na dwukrotność emisji powodowanej prowadzeniem przelotów samolotowych, a w najbliższych 15-20 latach może zwiększyć się nawet o 75%); z zadowoleniem przyjmuje przedstawiony przez Komisję projekt włączenia przedsiębiorstw żeglugi w ramy systemu handlu emisjami (ETS) i wzywa do jak najszybszego wdrożenia postanowień tego projektu.

PROCEDURA

Tytuł	Handel i zmiany klimatu
Numer procedury	2007/2003(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa	INTA
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 18.1.2007
Ścisłsza współpraca	
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Jens Holm 27.2.2007
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	5.6.2007 17.7.2007
Data zatwierdzenia wskazówek	17.7.2007
Wynik głosowania końcowego	za: 52 przeciw: 1 wstrzymujących się: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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 Kläß, 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
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Jiří Maštálka, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Andres Tarand
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Albert Deß, Francesco Ferrari
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	

17.9.2007

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII

dla Komisji Handlu Międzynarodowego

w sprawie handlu i zmian klimatu
(2007/2003(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: András Gyürk

WSKAZÓWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Handlu Międzynarodowego, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. wskazuje na fakt, że mimo iż handel może w znacznym stopniu przyczynić się do rozwoju gospodarczego i dobrobytu społeczeństw, sektor transportu (zwłaszcza transportu drogowego), dzięki któremu handel towarami i surowcami w ogóle ma miejsce, odpowiada jednocześnie za jedną trzecią światowej emisji gazów cieplarnianych; uważa, że konieczne są środki zmieniające modalnie sposoby transportu na bardziej przyjazne dla środowiska (takie jak transport kolejowy lub wodny) oraz zmniejszające emisję gazów cieplarnianych powodowaną przez transport towarowy;
2. przypomina, że likwidacja administracyjnych utrudnień w handlu oraz działania na rzecz zwalczania zmian klimatu mogą zostać zrealizowane wyłącznie poprzez jak najszerszą międzynarodową współpracę – a leży to również w interesie Unii Europejskiej, odgrywającej wiodącą rolę w obu tych dziedzinach, szczególnie w celu utrzymania europejskiej konkurencyjności;
3. podkreśla znaczenie europejskiej współpracy technologicznej z krajami rozwijającymi się, aby mogły one wprowadzić w życie środki redukujące rosnące poziomy emisji CO₂; zauważa, że do wspierania takiej redukcji potrzeba odpowiednich inwestycji;
4. podkreśla, że należy dołożyć starań, aby zinternalizować zewnętrzne wpływy związane z handlem (takie jak szkodliwe dla środowiska skutki), innymi słowy – by przełożyć je na wskaźnik cenowy możliwy do zrozumienia przez rynek oraz by wspierać uczciwą konkurencję poprzez wprowadzenie w życie zasady „zanieczyszczający płaci” (szczególnie w odniesieniu do ruchu drogowego i lotniczego), najlepiej poprzez

rozszerzenie na cały świat systemu handlu uprawnieniami do emisji;

5. zatroszczony negatywnymi środowiskowymi i społecznymi skutkami produkcji roślin na cele paliwowe i handlu nimi przy braku skutecznych środowiskowych uregulowań prawnych wzywa do pilnego ustanowienia wiarygodnej certyfikacji potwierdzającej zrównoważony charakter produkcji i importu biopaliw oraz pochodzących z nich pasz, jak również do oceny oddziaływania ich cyklu życiowego na klimat, w tym na ewentualne zmiany w zagospodarowaniu gruntów;
6. podkreśla ograniczenia wywoływane przez zmiany klimatyczne w światowych zasobach wody pitnej, a także konieczność uwzględnienia tych ograniczeń w handlowych i inwestycyjnych porozumieniach dotyczących wody oraz wspierania w ramach wspomnianych porozumień innowacyjnych rozwiązań;
7. wzywa Komisję, pamiętając o osiągnięciu celów lizbońskich, do wsparcia – w ramach międzynarodowych negocjacji prowadzonych w odniesieniu do handlu i zmian klimatu – likwidacji handlowych przeszkód stojących na drodze przyjaznym środowisku technologii i usługom, zważywszy zwłaszcza na fakt, że dzięki wydajnym i innowacyjnym pod względem technologicznym europejskim przedsiębiorstwom UE powinna być liderem na rynku światowego eksportu dóbr ekologicznych i usług środowiskowych (EGS), a Galileo oraz system globalnego monitoringu na rzecz środowiska i bezpieczeństwa (GMES) mogłyby zostać wykorzystane do monitorowania emisji CO₂;
8. zauważa, że transfer energetycznie wydajnych technologii oraz innych przyjaznych dla środowiska technologii z UE do krajów rozwijających się ma podstawowe znaczenie w likwidowaniu wzajemnej zależności między rozwojem gospodarczym a emisją gazów cieplarnianych;
9. wzywa do mierzenia pomocy na rzecz transportu w sposób uwzględniający oddziaływanie różnych metod transportu na środowisko oraz do rozważenia stosowania spójnych z rynkiem instrumentów (takich jak etykietowanie i normy) wspierających ochronę klimatu.
10. jest świadom nierozłączności handlu i sektora transportu; wzywa do refleksji na temat wszystkich środków transportu, zwłaszcza tych, z których emisje znacznie wzrosły w ciągu ostatnich lat, a mianowicie transportu drogą wodną, który generuje dwukrotnie więcej emisji dwutlenku węgla niż lotnictwo; przychylnie odnosi się do wniosku Komisji dotyczącego włączenia transportu drogą wodną do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji;
11. uważa, że ponieważ nieznane są rzeczywiste koszty dwutlenku węgla emitowanego przez transport drogowy, zwłaszcza w przypadku przewozu żywności i innych towarów konsumpcyjnych codziennego użytku, należy uznać systemy wsparcia promujące zrównoważoną produkcję lokalną za dopuszczalne oraz wspierać je, aby zniechęcić do nadużywania przewozu żywności drogą lądową; zaleca też wprowadzenie norm znakowania „klimatycznego”, aby informować konsumentów o ekologicznym bądź nieekologicznym charakterze produktów;

12. podkreśla, że w oparciu o zasadę wolnego handlu, handel uprawnieniami do emisji (rynek uprawnień do zanieczyszczania) w zakresie środowiskowego prawodawstwa jest w stanie dużo skuteczniej zapobiegać zanieczyszczeniom;
13. zauważa, że UE jest już światowym liderem w dziedzinie alternatywnych technologii energetycznych, takich jak panele słoneczne i turbiny wiatrowe, i wzywa do pełnego zaangażowania na rzecz zielonych technologii poprzez wprowadzenie przez państwa członkowskie zerowej stawki cła importowego na zielone technologie oraz urządzenia energooszczędne;
14. uważa, że konieczna jest rewizja międzynarodowych porozumień handlowych, aby zagwarantować ich pełną kompatybilność z celami polityki w zakresie klimatu oraz wkład w rzeczoną politykę, co obejmowałoby między innymi zniesienie ograniczeń w transferze technologii niskowęglowych oraz wprowadzenie po roku 2012 podatków dotyczących emisji CO₂ dla państw, które nie są stroną protokołu z Kioto ani innych światowych porozumień w sprawie klimatu;
15. uważa, że zasady WTO, kładąc nacisk na techniczną neutralność, nie powinny powstrzymywać państw członkowskich od wspierania dalszego rozwoju technologii niskoenergetycznych, co mogłoby osłabiać zachęty do rozwijania technologii ze źródeł odnawialnych.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	13.9.2007
Wynik głosowania końcowego	+: 41 -: 0:
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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 Țîrle, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	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
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Hans-Peter Mayer, Luisa Fernanda Rudi Ubeda

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	9.10.2007
Wynik głosowania końcowego	+ : 25 - : 2 0 : 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jean-Pierre Audy, Vasco Graça Moura, Eugenijus Maldeikis, Zuzana Roithová
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Cristian Silviu Buşoi, Jean Louis Cottigny