

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Comisión de Industria, Investigación y Energía*

**2007/2003(INI)**

17.9.2007

## **OPINIÓN**

de la Comisión de Industria, Investigación y Energía

para la Comisión de Comercio Internacional

sobre comercio y cambio climático  
(2007/2003(INI))

Ponente de opinión: András Gyürk

PA\_NonLeg

## SUGERENCIAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Comercio Internacional, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de resolución que apruebe:

1. Indica que, si bien el comercio puede contribuir significativamente al desarrollo económico y la prosperidad humana, el sector del transporte (en particular el transporte por carretera), que posibilita el comercio de bienes y materias primas, es responsable asimismo de una tercera parte de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel global; considera imperativa la adopción de medidas para un cambio hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente (como el ferrocarril y el transporte por barco) y para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por el transporte de mercancías;
2. Recuerda que la supresión de las barreras administrativas al comercio y las medidas de lucha contra el cambio climático sólo pueden realizarse mediante la cooperación internacional más amplia posible, lo que constituye asimismo un interés esencial de la Unión Europea, que desempeña un papel preponderante en esos dos ámbitos, en particular con vistas a preservar la competitividad europea;
3. Subraya la importancia de la cooperación tecnológica de Europa con los países en desarrollo, a fin de que éstos apliquen medidas para reducir los niveles crecientes de CO<sub>2</sub>; observa que se necesita una inversión adecuada para fomentar tal reducción;
4. Destaca que debe procurarse internalizar las influencias externas relacionadas con el comercio (como las consecuencias nocivas para el medio ambiente), es decir, convertirlas en una indicación de precio que pueda comprender el mercado y promover una competencia justa aplicando el principio de «quien contamina paga» (especialmente en los sectores del transporte aéreo y por carretera), preferentemente mediante la extensión a escala mundial del régimen de comercio de derechos de emisión;
5. Preocupado por los efectos negativos medioambientales y sociales de la producción y comercio de biocarburante en ausencia de una reglamentación medioambiental, insta al urgente establecimiento de una certificación fiable de sostenibilidad para la producción e importación de biocarburantes y de sus materias primas, así como la evaluación del impacto de su ciclo de vida en el clima, incluido el posible cambio en el uso de las tierras agrícolas;
6. Subraya la presión que está ejerciendo el cambio climático sobre las reservas mundiales de agua dulce y la necesidad de que los acuerdos de comercio y de inversión relativos al agua tengan en cuenta dicha presión y promuevan soluciones innovadoras;
7. Insta a la Comisión, con vistas a la consecución de los objetivos de Lisboa, a que en las negociaciones internacionales sobre el comercio y el cambio climático apoye la supresión de las barreras comerciales para las tecnologías y servicios respetuosos con el medio ambiente, en particular si se tiene en cuenta que, en virtud de sus empresas eficientes y de

innovadora tecnología, la UE debería ser líder de mercado en la exportación mundial de productos y servicios medioambientales y que Galileo y el Sistema de vigilancia global del medio ambiente y la seguridad (GMES) podrían utilizarse para el seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub>;

8. Observa que la transferencia de tecnologías de eficiencia energética y otras tecnologías respetuosas con el medio ambiente desde la UE a los países en desarrollo ha de desempeñar un papel crucial para que el desarrollo económico se desvincule de las emisiones de gases de efecto invernadero;
9. Insta a calcular las ayudas al transporte teniendo en cuenta el impacto medioambiental de los diferentes modos de transporte y al examen de instrumentos comerciales compatibles con el mercado (como el etiquetado y las normas) que promuevan la protección del clima;
10. Constata el vínculo inseparable entre el comercio y el sector de los transportes; insta a que se preste atención a todos los modos de transporte y, en particular, a aquellos cuyas emisiones se han incrementado significativamente en los últimos años, concretamente el transporte por barco, que produce el doble de emisiones de carbono que la aviación; acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de incluir el sector naval en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE;
11. Considera que, al desconocerse el coste real en dióxido de carbono del transporte por carretera, especialmente en el caso de los alimentos y de otros productos de consumo habitual, el apoyo a los regímenes de fomento de la producción local sostenible debería considerarse aceptable y promoverse, a fin de disuadir del excesivo transporte por carretera de los alimentos; recomienda asimismo la introducción de normas de etiquetado sobre el clima para informar a los consumidores respecto a la huella ecológica de los productos;
12. Subraya que, sobre la base del principio de libre cambio, el comercio de emisiones (el mercado de los derechos de contaminación) contemplado en el ámbito de la legislación medioambiental puede mejorar sensiblemente la eficacia de la prevención de la contaminación;
13. Observa que la UE ya es un líder mundial en el sector de las tecnologías energéticas alternativas, como placas solares y turbinas eólicas, e insta al compromiso pleno con las tecnologías ecológicas mediante la introducción por parte de los Estados miembros de un arancel del 0 % para la importación de tecnologías ecológicas y de equipamiento que posibilite el ahorro de energía;
14. Considera necesaria una revisión de los acuerdos comerciales internacionales a fin de velar por que sean compatibles con los objetivos de la política sobre el clima y contribuyan a su realización, incluyendo, entre otras cosas, una supresión de las barreras a la transferencia de tecnología de baja emisión de carbono y la introducción después de 2012 de obligaciones en materia de emisiones de carbono para los países que no sean Partes del Protocolo de Kyoto o de los acuerdos mundiales sobre el clima;
15. Considera que las normas de la OMC no deberían impedir que los Estados miembros

fomentaran el desarrollo de tecnologías de bajo consumo energético al insistir en la neutralidad técnica, lo cual podría ir en detrimento de los incentivos para el desarrollo de tecnologías renovables.

## RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN COMISIÓN

<b>Fecha de aprobación</b>	13.9.2007
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 41 -: 0:
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țirle, Alejo Vidal-Quadras y Dominique Vlasto
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	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 y Vladimir Urutchev
<b>Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Sepp Kussstatscher, Thomas Mann, Hans-Peter Mayer y Luisa Fernanda Rudi Ubeda
<b>Observaciones (datos disponibles en una sola lengua)</b>	...