

Commerce et changement climatique

2007/2003(INI) - 29/11/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 541 voix pour, 46 contre et 19 abstentions, le rapport d'initiative de M. Alain **LIPIETZ** (Verts/ALE, FR) sur le commerce et le changement climatique. Le rapport se félicite du large consensus des communautés scientifique et politique sur la gravité des changements climatiques et réclame instamment la conclusion d'un accord mondial post-Kyoto ambitieux, conforme au scénario du groupe de travail III du GIEC quant à la nécessité de limiter l'augmentation de la température à 2° C et d'apporter des ajustements correspondants aux autres accords internationaux relatifs au commerce, à l'aviation civile et à la propriété intellectuelle.

Passer du consensus à l'action : les députés estiment qu'un cadre pour l'après 2012 devrait permettre une participation des différents pays, en fonction de leur situation nationale, selon une approche multi-étape à court terme, et qu'à moyen terme, il conviendrait d'attribuer les droits d'émission par habitant, d'abord aux pays industrialisés mais, par la suite, à tous les autres pays. Le Conseil et la Commission sont invités à œuvrer dans le sens d'un consensus sur un cadre pour l'après 2012 en élargissant la portée des engagements afin d'inclure les acteurs de première importance qui ne sont actuellement pas parties au Protocole de Kyoto, notamment les États-Unis et l'Australie, et à collaborer avec les pays et les entreprises pris individuellement en l'absence d'engagement de la part des gouvernements.

Le Parlement estime que l'UE et ses États membres doivent s'employer à appliquer rigoureusement le mécanisme de mise en œuvre du protocole de Kyoto, lorsqu'il entrera en vigueur, en sorte que les pays qui n'ont pas accepté d'objectifs, ou qui ne respectent pas les objectifs fixés, ne soient pas indûment avantagés. Il considère également que, tant que des entreprises seront exposées à une concurrence déloyale émanant de pays qui n'acceptent pas d'objectifs, l'industrie pourra difficilement améliorer l'efficacité carbone de ses propres activités. Il estime dès lors que, si, au cours de la première période d'engagement, un pays dépasse le quota d'émissions qui lui est alloué, il devrait être tenu de combler la différence au cours de la seconde période d'engagement, une réduction de 30% étant en plus opérée à titre de pénalité.

Le rapport souligne que si le commerce peut contribuer de manière significative au développement économique et au bien-être des individus, en même temps le secteur du transport (essentiellement le transport routier), qui permet au commerce de marchandises et de matières premières d'exister, est responsable d'un tiers du total des émissions de gaz à effet de serre. Dans ces conditions, les députés estiment qu'il est impératif de prendre des mesures visant à induire un changement modal vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement (tels que le transport ferroviaire et le transport par voie d'eau) et à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport de fret.

D'une manière générale, les députés considèrent que l'UE, en tant que partenaire commercial à l'échelle mondiale, est bien placée pour contribuer à un changement mondial des schémas de production et de transport. Ils considèrent qu'une Europe chef de file se trouverait dans une situation compétitive plus favorable au moment où des dispositions plus strictes seront adoptées à l'échelle mondiale.

Vers le multilatéralisme pour lutter contre le changement climatique : le rapport souligne la nécessité d'une coopération renforcée entre le programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), la Convention sur les changements climatiques et l'OMC et invite la Commission à prendre une initiative à l'appui de cet objectif. La Commission est également invitée à prendre des initiatives au niveau international, et en particulier dans le cadre de l'OMC, afin que la politique commerciale dans son ensemble tienne compte de ses effets possibles sur le changement climatique. Le Parlement recommande l'ajout, dans l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) d'une « clause de durabilité » reprenant des principes convenus en matière de politique de l'environnement, comme le principe du

pollueur-payeur et le principe de précaution, à l'aune desquels les mesures pourront être évaluées. Il demande par ailleurs au Conseil et à la Commission de veiller à ce que l'organe de règlement des différends de l'OMC agisse conformément à l'article XX de l'accord GATT, lequel permet à ses membres de prendre des mesures, y compris protectionnistes, nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux, ou bien se rapportant à la conservation des ressources naturelles épuisables.

Les députés demandent instamment à l'UE, en vue de réaliser les objectifs de Lisbonne, de favoriser le développement, au niveau mondial, d'une industrie respectueuse du climat. Ils soulignent en particulier la nécessité de réduire les obstacles au « commerce écologique » par exemple en supprimant les droits de douanes sur les produits écologiques au niveau de l'OMC, en révisant les règles relatives aux droits de propriété intellectuelle (DPI), ainsi qu'en supprimant les mesures d'incitation et les distorsions du marché aux effets pervers, telles que les subventions en faveur des combustibles fossiles.

Le rapport demande **la création d'une organisation internationale de l'environnement** qui assumerait la responsabilité d'assurer le respect des traités et accords internationaux en matière de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, et œuvrerait notamment en coopération avec l'OMC sur les questions concernant l'impact du commerce sur l'environnement.

D'une manière générale, la Commission est invitée à veiller à ce que le problème de l'énergie et, notamment, les questions liées aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique, ainsi que leur lien avec la sécurité énergétique, deviennent une partie intégrante de toutes les relations extérieures de l'UE, avec une attention particulière pour la politique européenne de voisinage. Les députés soulignent en outre la nécessité d'un approfondissement de la coopération technologique avec les pays en développement et les pays émergents, tels que la Chine, le Brésil et l'Inde, pour leur permettre d'intégrer progressivement la protection de l'environnement dans leurs différentes politiques. Dans ce contexte, la Commission est invitée à intégrer systématiquement des clauses relatives à la protection de l'environnement se référant spécifiquement à la réduction des émissions de dioxyde de carbone dans tous ses accords commerciaux avec les pays tiers. Dans le même esprit, les négociations relatives à la nouvelle génération d'accords de libre-échange (ALE) avec des partenaires d'Asie et d'Amérique latine devraient prévoir des engagements à l'égard des aspects sociaux et environnementaux du commerce et du développement durable.

L'action au niveau de l'Union européenne : estimant que l'UE peut faire davantage pour prévenir les émissions de CO₂, les députés soulignent l'importance de sensibiliser les consommateurs au coût environnemental total des produits. Ils invitent dès lors la Commission et au Conseil à proposer **des mesures en matière d'information** sur la consommation d'énergie et les gaz à effet de serre émis pour la fabrication et le transport des produits mis en vente dans l'UE.

Les députés demandent, entre autres :

- l'instauration de normes communes et de régimes d'étiquetage communs, compatibles avec les règles de l'OMC, en ce qui concerne les émissions de GES des différents produits, notamment au stade de la production et du transport,
- l'élaboration d'une procédure permettant de déterminer et d'afficher l'empreinte écologique et d'élaborer des logiciels permettant aux entreprises de calculer les émissions de GES liées à tous les processus de production,
- la prise en compte de tous les moyens de transport et en particulier de ceux dont les émissions ont augmenté de manière importante au cours de ces dernières années, notamment le transport maritime,
- l'adoption de mesures visant à promouvoir et à opter pour les modes de transport les moins polluants, notamment en élaborant des dispositions relatives aux différents instruments de marché,
- l'introduction de normes d'étiquetage climatique pour informer les consommateurs de l'empreinte écologique des produits,

- une évaluation de l'incidence sur le climat des importations communautaires de soja et d'huile de palme en tenant compte de leurs effets sur la déforestation tropicale, et l'adoption de mesures pour répercuter le coût du changement climatique sur les prix,
- l'introduction par la Commission d'un système de certification relatif à la durabilité pour les biocarburants qui soit compatible avec les règles de l'OMC, en tant que condition de leur utilisation ;
- que tout accord sur l'achat de biocarburants soit subordonné à des clauses de respect de la surface dévolue à la biodiversité et à l'alimentation humaine,
- l'encouragement d'un mouvement européen pour les bonnes pratiques et la comparaison des performances en ce qui concerne les aspects « changement climatique » de l'implantation des entreprises,
- le développement, à long terme, d'un système basé sur des données valables relatives au cycle de vie englobant les produits finis, par exemple les véhicules automobiles et l'équipement électronique,
- l'adoption de mesures d'incitation en faveur de la production et de l'utilisation des produits contribuant à réduire les émissions de dioxyde de carbone, consistant respectivement à octroyer des aides nationales et communautaires et à réduire la taxe sur la valeur ajoutée.

Le rapport demande instamment que les **aides octroyées au secteur des transports** soient calculées en tenant compte des incidences environnementales des différents modes de transport et que l'on examine la possibilité d'utiliser des instruments commerciaux compatibles avec le marché (tels que l'étiquetage et les normes) en faveur de la protection du climat. Il recommande également que les systèmes de subvention visant à promouvoir la production durable locale soient considérés comme acceptables et encouragés afin de dissuader le transport routier excessif de denrées alimentaires. La Commission est enfin invitée à examiner des mécanismes compatibles avec l'OMC et des politiques commerciales respectueuses du climat pour s'attaquer à la question des pays tiers qui ne sont pas liés par le Protocole de Kyoto, et à s'employer à faire en sorte que de telles possibilités soient prévues de manière plus explicite dans les futures versions du Protocole.