

Risoluzione del Parlamento europeo del 24 aprile 2008 sul Libro verde sugli strumenti di mercato utilizzati a fini di politica ambientale e ad altri fini connessi (2007/2203(INI))

Il Parlamento europeo ,

- visto il Libro verde sugli strumenti di mercato utilizzati a fini di politica ambientale e ad altri fini connessi (COM(2007)0140),
- viste le conclusioni della Presidenza del Consiglio europeo di Bruxelles (8 - 9 marzo 2007), ivi compresa la politica energetica per l'Europa figurante all'allegato I,
- vista la relazione dell'Agenzia europea per l'ambiente "Using the market for cost-effective environmental policy" (n. 1/2006),
- visti gli articoli 2 e 6 del trattato CE, a norma dei quali le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere integrate nei vari settori della politica comunitaria al fine di promuovere uno sviluppo delle attività economiche sostenibile in termini ambientali,
- visto l'articolo 175 del trattato CE,
- vista la decisione n. 2179/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 1998, relativa al riesame del programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e sostenibile"(1) ,
- vista la revisione della strategia dell'Unione europea a favore dello sviluppo sostenibile,
- visto il Sesto Programma d'azione per l'ambiente,
- viste le sue risoluzioni sulle strategie tematiche sull'ambiente urbano(2) , per il riciclaggio dei rifiuti(3) , per l'uso sostenibile delle risorse naturali(4) e per l'uso sostenibile dei pesticidi(5) ,
- vista la sua risoluzione del 15 novembre 2007 intitolata "Limitazione del surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a + 2° C - La via da percorrere fino alla Conferenza di Bali sui cambiamenti climatici e oltre"(6) ,
- visto l'articolo 45 del suo regolamento,
- visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per i problemi economici e monetari e della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e (A6-0040/2008),

Obiettivi ambientali dell'Unione europea e relativi contesti

A. considerando che i dati in materia di cambiamento climatico richiedono un'azione energica volta a limitare gli effetti del fenomeno, che il Consiglio europeo ha fissato come obiettivo minimo di riduzione delle emissioni di CO₂ il 20% entro il 2020 e il 60% entro il 2050 e che il Consiglio europeo ha fissato come obiettivi il 20% di energie rinnovabili nel consumo di energia e un miglioramento del 20% dell'efficienza energetica entro il 2020,

B. considerando che il Parlamento, nella sua suddetta risoluzione del 15 novembre 2007, sottolinea che i paesi industrializzati devono impegnarsi a ridurre le loro emissioni almeno del 30% entro il 2020 e del 60-80% entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990,

C. considerando che esistono vari tipi di inquinamento e che vi è il rischio di esaurimento delle risorse naturali,

D. considerando gli elevati rischi di estinzione di numerose specie animali e vegetali e l'obiettivo fissato dall'Unione europea di arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010,

E. considerando l'aumento crescente nell'Unione europea del traffico legato soprattutto al trasporto di merci e il conseguente incremento del consumo energetico,

F. considerando che gli strumenti di mercato (MBI) sono importanti ai fini dell'applicazione del principio "chi inquina paga" e, più in generale, per poter tener conto efficacemente dei costi nascosti della produzione e del consumo che si ripercuotono sulla salute umana e l'ambiente,

G. considerando le forti disparità esistenti tra gli Stati membri sia in tema di fiscalità ambientale (tra il 2% e il 5% del PIL) sia in tema di utilizzazione di MBI e che la percentuale delle tasse ambientali sul PIL degli Stati membri è diminuita negli ultimi cinque anni,

H. considerando che le tasse sull'energia rappresentano in media il 76% della fiscalità ambientale e quelle sui trasporti il 21%,

I. considerando che a sostenere una quota assai elevata di tasse ambientali sono le famiglie, mentre gli altri settori economici sono i primi consumatori di energia, d'acqua e di trasporti,

J. considerando che la riforma delle sovvenzioni dannose per l'ambiente può contribuire a contrastare il cambiamento climatico, far progredire lo sviluppo sostenibile e mantenere la competitività internazionale dell'Unione europea,

K. considerando che le reazioni alle previsioni in materia di impatto globale del cambiamento climatico non devono portare soltanto a scindere la crescita dai modi di produzione e di consumo, ma anche al cambiamento del nostro modello di sviluppo socioeconomico,

L. considerando che gli attuali indicatori economici del PIL non sono più sufficienti per valutare correttamente la realtà sociale, economica ed ambientale e che essi non prendono in considerazione le ripercussioni ambientali delle attività umane cui occorre far fronte, e che sarebbe opportuno prendere in considerazione nuovi indicatori ambientali nel calcolo della ricchezza prodotta per tener maggiormente conto di tali cambiamenti,

Critiche del Libro verde

1. si compiace del riferimento al principio "chi inquina paga", ma deplora il nesso debole o inesistente quando si tratta di concepire e calibrare gli attuali strumenti di politica ambientale; sottolinea che il principio "chi inquina paga" consente di fissare un prezzo reale includendo nel prezzo del prodotto il costo dell'eliminazione dell'inquinamento e l'indennizzo dei danni causati col processo produttivo; sottolinea che di fatto la produzione e i prodotti che inquinano in definitiva sono più costosi se il prezzo include tutti i fattori esterni, dato che la prevenzione è meno costosa di qualsiasi ripristino o indennizzo;

2. si rammarica per l'assenza di uno studio approfondito sui vantaggi di una differenziazione tra gli MBI mirati al consumatore rispetto quelli a livello del produttore;

3. sottolinea che il principio "chi inquina paga" non può limitarsi a far pagare il consumatore finale, in particolare i nuclei familiari;

4. deplora che il Libro verde si concentri essenzialmente sull'inquinamento atmosferico e sul riscaldamento climatico e trascuri nel complesso gli altri impatti negativi sull'ambiente dei processi di produzione e di distribuzione e dei modi di consumo;

5. condivide il parere della Commissione sulla diversità degli MBI e sulla distinzione tra tasse ed oneri, questi ultimi rappresentati normalmente da un pagamento in contropartita di un servizio o di un costo chiaramente definito; sottolinea la necessità di disporre di strumenti tanto incitativi quanto dissuasivi onde realizzare gli obiettivi in materia di protezione dell'ambiente e della salute come pure della strategia di sviluppo sostenibile;

6. deplora che la dimensione internazionale sia evocata troppo rapidamente e che non siano ancora state introdotte misure volte a ridurre al massimo le distorsioni di concorrenza tra regioni e settori industriali;

Misure

7. si compiace del Libro verde; sollecita la Commissione a mettere a punto una chiara strategia sull'uso degli MBI per determinare il prezzo dei danni ambientali e correggere le carenze di mercato riscontrate nel settore, strategia che comprenda la fiscalità, la revisione del sistema comunitario di

scambio delle emissioni (ETS) e la politica in materia di scambi commerciali e tecnologica;

8. chiede alla Commissione di esaminare e preparare, al momento di mettere a punto la sua strategia di attuazione per gli strumenti di mercato, una relazione organica sull'efficacia degli strumenti normativi in campo ambientale attualmente applicati dall'Unione europea al fine di individuare i settori in cui sarebbe opportuno sostituire la legislazione in vigore con MBI;

9. chiede alla Commissione di utilizzare uno studio comparativo sugli MBI esistenti, per valutarne l'efficacia e incoraggiare lo scambio di buone prassi tra gli Stati membri;

10. invita l'Unione europea a distinguere la ricchezza economica lorda pro capite dalla ricchezza economica, sociale ed ambientale netta conformemente all'indicatore di progresso reale (IPR); invita, pertanto, la Commissione e gli Stati membri a studiare più attentamente la possibilità di misurare la crescita europea utilizzando indicatori "verdi"⁽⁷⁾ che documentino la ricchezza perduta a causa dei danni ambientali,

11. riconosce che l'internalizzazione totale dei costi ambientali è un requisito indispensabile per creare una concorrenza equa fra le varie imprese e per aumentare gli incentivi economici alla produzione e al consumo più puliti e stimolare l'innovazione di tecnologie più pulite;

12. riconosce che l'incapacità di internalizzare i costi ambientali equivale a sovvenzionare attività dannose per l'ambiente;

13. sottolinea che l'esistenza di un gran numero di sovvenzioni dannose per l'ambiente negli Stati membri aggrava l'inquinamento e pregiudica gravemente il principio "chi inquina paga";

Principi

14. sottolinea che il principio "chi inquina paga" è uno dei pilastri della politica ambientale dell'Unione europea, e che esso sottintende che le esternalità devono essere internalizzate nei prezzi di mercato per garantire che questi ultimi riflettano i reali costi di produzione o dei danni causati all'ambiente e alla salute; nota che l'attuazione del principio "chi inquina paga" lascia molto a desiderare nella maggior parte degli Stati membri;

15. fa presente che gli MBI comprendono un'ampia gamma di meccanismi destinati a soddisfare esigenze specifiche, ad esempio i permessi negoziabili, che sono stati ideati per ridurre l'inquinamento (ad es. le emissioni di CO₂), le tasse ambientali, che incidono sui prezzi e influenzano quindi il comportamento di produttori e consumatori, le tasse ambientali, destinate a coprire i costi dei servizi ambientali, le sovvenzioni ambientali, intese a sostenere lo sviluppo di tecnologie più pulite, ecc.;

16. riconosce che gli MBI utilizzati a fini di politica ambientale sono uno dei mezzi più efficaci che consentono di raggiungere obiettivi ambientali a un costo ragionevole; sottolinea, tuttavia, che tali strumenti devono essere completati da altre misure quali standard di efficienza, obiettivi in materia di emissioni, ecc.;

17. rileva che gli MBI dovranno svolgere un ruolo fondamentale quanto al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione europea che prevede, entro il 2020, una quota del 20% di energia rinnovabile nel consumo globale di energia;

18. ritiene che la transizione verso uno sviluppo sostenibile ed un'economia senza carbonio richieda simultaneamente strumenti dissuasivi (per esempio tasse ed imposte) e strumenti incitativi (per esempio sistemi di scambio);

19. sottolinea che lo sviluppo di strumenti misti servirà ad ottimizzare l'uso degli MBI; in tale contesto ritiene che questi ultimi possano fornire un notevole contributo alla realizzazione degli obiettivi dell'Agenda di Lisbona;

20. è dell'avviso che le misure concernenti la politica energetica e il clima che vengono adottate nell'ambito di un approccio globale, sia a livello dell'Unione europea che degli Stati membri, devono essere in linea con gli obiettivi concordati a Lisbona e a Göteborg;

21. ritiene che gli MBI siano un metodo adeguato ed efficace per internalizzare gli effetti esterni e che dovrebbero venire utilizzati con maggiore frequenza, senza tuttavia sostituirsi agli strumenti amministrativi, ma piuttosto integrandoli;

22. sottolinea che l'attuazione degli MBI utilizzati per diminuire gli impatti negativi in genere e dell'inquinamento debbano essere basati sull'efficacia ambientale; ritiene che le conseguenze sociali dell'attuazione degli MBI devono essere compensate da specifiche misure quali prezzi soglia, riduzione dei tassi, sovvenzioni, ecc. per le famiglie a basso reddito; ritiene inoltre necessario adottare misure volte a penalizzare i consumi eccessivi;

23. ricorda che la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità⁽⁸⁾ ("direttiva sulla tassazione dell'energia") prevede che, a talune condizioni, la tassazione possa essere integralmente o parzialmente sostituita da MBI alternativi, ivi compreso, in particolare, l'ETS dell'Unione europea;

24. insiste sul ruolo importante svolto dalla fiscalità ambientale per raggiungere gli obiettivi ambientali; ;

25. ritiene che gli MBI comunitari non possano limitarsi ai sistemi di scambi di diritti di emissione o di quote di emissione e che altri schemi possibili debbano essere previsti, come ad esempio l'eventuale

instaurazione di una tassa sul carbonio in contropartita di una diminuzione delle sovvenzioni alle energie fossili;

26. sottolinea il fatto che le tasse legate all'ambiente non dovrebbero essere considerate innanzitutto un mezzo per aumentare le entrate fiscali bensì uno strumento per prevenire ogni inquinamento pregiudizievole o degrado ambientale e, per questo tramite, accrescere il benessere della società, a costi ragionevoli; insiste sul fatto che l'imposizione di tasse su fattori negativi come l'inquinamento dovrebbe essere compensata attraverso una riduzione di quelle sui fattori positivi come il lavoro;

27. ricorda che nonostante l'unanimità in materia fiscale i trattati offrono la possibilità di una cooperazione rafforzata e che esiste il metodo aperto di coordinamento; invita pertanto gli Stati membri a progredire in materia di fiscalità ambientale a livello europeo per impedire qualsiasi dumping fiscale;

28. rileva che un maggiore coordinamento a livello dell'Unione europea in materia di tasse ambientali e lo scambio di migliori prassi agevoleranno la riforma; sostiene in particolare le proposte volte a consentire agli Stati membri di ridurre le aliquote IVA o di offrire crediti fiscali per prodotti ad efficienza energetica e materiali a risparmio energetico; sottolinea tuttavia che gli Stati membri dovrebbero decidere da soli cosa sia opportuno per i propri sistemi fiscali;

29. rileva i vantaggi di riforme fiscali ambientali; invita gli Stati membri ad attuare tali riforme per alleviare, tra l'altro, la povertà energetica e sostenere tecnologie a basse emissioni di carbonio, risparmi energetici, efficienza energetica e tecnologie rinnovabili;

30. appoggia la riduzione della fiscalità sul lavoro al livello nazionale, ma sottolinea che essa non è connessa alla sola riforma della fiscalità ambientale;

31. ritiene che la modulazione dei prezzi sia uno dei modi per influenzare i modi di produzione e di consumo e per stimolare gli utenti a selezionare modi di trasporti più rispettosi dell'ambiente riducendo ad esempio i prezzi dei trasporti pubblici; ritiene che gli aumenti dovuti all'uso degli MBI debbano essere prevedibili e tenere conto se opportuno della situazione particolare di ogni Stato membro; sottolinea tuttavia che le misure di prezzo possono avere un impatto limitato a causa della scarsa elasticità di taluni settori e di alcune categorie di consumatori;

32. sottolinea la necessità di disporre di dati precisi sui costi ambientali e sociali relativi all'intero ciclo di vita dei prodotti e dei servizi; invita la Commissione a proporre metodi di valutazione di suddetti costi;

33. si compiace della recente conferenza "Al di là del PIL" organizzata dalla Commissione, dal Parlamento europeo, dall'OCSE, dal Fondo mondiale per la natura (WWF) e dal Club di Roma, così come delle conclusioni essenziali che ne sono state tratte; sottolinea quanto sia importante completare il PIL

con altri indicatori onde misurare il benessere e i progressi della nostra società, soprattutto per quanto riguarda l'impatto della crescita economica sull'atmosfera e sugli ecosistemi;

34. ritiene che gli MBI possano contribuire a promuovere la ricerca e l'ecoinnovazione in quanto, attraverso la tassazione dei prodotti e dei servizi che non rispettano l'ambiente o l'impiego di norme ecologiche, i produttori sono indotti a investire nella ricerca su prodotti o servizi più efficaci sul piano energetico;

Quali strumenti per quale settore?

35. riconosce nondimeno che nella sua versione attuale l'ETS dell'Unione europea ha un campo di applicazione troppo ristretto rispetto alle molteplici fonti di gas a effetto serra (GHG) e dei settori implicati, e che i miglioramenti necessari dovranno essere apportati dalla Commissione e dagli Stati membri per ottimizzare l'ETS dell'Unione europea nella terza fase del progetto a partire dal 2013;

36. esorta pertanto la Commissione a rafforzare l'ETS dell'Unione europea di GHG fissando una soglia sempre più rigorosa ed estendendola ai maggiori emittenti, quale mezzo principale per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei GHG previsti per il 2020;

37. sottolinea pertanto l'urgente necessità di rivedere l'ETS dell'Unione europea per colmare in modo efficace le lacune riscontrate nel periodo di prova inclusi i profitti di ritorno delle società acquisiti grazie alla distribuzione di quote CO₂ a titolo gratuito (si pensi alle grandi società produttrici di elettricità); sottolinea che la Strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile adottando con vigore il principio "chi inquina paga" fa sì che l'ETS dell'Unione europea sia concentrato soprattutto sulla messa all'asta delle licenze di emissione e su un tetto massimo di emissioni coerente con l'obiettivo di riduzione del 30% previsto per l'Unione europea per il 2020, includendo limiti quantitativi e criteri qualitativi per l'uso degli stanziamenti ai progetti del meccanismo per lo sviluppo pulito/attuazione comune;

38. sottolinea a tale proposito l'importanza di incoraggiare lo sviluppo del mercato globale di carbonio al fine di raggiungere i tagli alle emissioni estensive necessari in maniera efficace rispetto ai costi;

39. ritiene che un'utilizzazione maggiore degli MBI nel settore dei trasporti sia particolarmente essenziale all'internalizzazione totale dei costi ambientali e sociali di tutti quanti i modi di trasporto; ritiene in particolare che lo scarso tasso di internalizzazione del traffico stradale abbia effetti dannosi sulla competitività di altri modi di trasporto come la ferrovia, nonché dal punto di vista della promozione delle tecnologie più efficaci e più pulite;

40. si compiace della proposta della Commissione di includere il settore dell'aviazione nel sistema ETS dell'Unione europea, ma ritiene necessaria l'adozione di misure parallele e complementari come una tassa sul cherosene e tasse sulle emissioni di ossidi d'azoto (NOx) per contenere le incidenze del cambiamento climatico nel settore;

41. chiede con insistenza alla Commissione di presentare entro il 2009 un progetto legislativo per la riduzione dei GHG dovuti ai trasporti marittimi, dal momento che in proposito il settore non è soggetto ad alcuna normativa comunitaria o internazionale;

42. è del parere che la tassazione dell'energia dovrebbe rimanere uno strumento secondario e complementare ai fini della riduzione dei GHG, da usare esclusivamente per le emissioni sulle quali l'ETS dell'Unione europea non può incidere direttamente o indirettamente;

43. ricorda che il settore dei trasporti e quello dell'edilizia rappresentano gran parte della domanda di energia e dell'emissione di CO2 non coperte dagli ETS dell'Unione europea;

44. ritiene che la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e di quella dei mezzi di trasporto pesanti(9) (Direttiva Eurobollo) dovrebbe essere condotta congiuntamente e rapidamente per evitare l'accavallarsi di misure aventi il medesimo obiettivo e per modificare la fiscalità ambientale per riorientare rapidamente verso la consapevolezza ambientale i comportamenti dei vari settori economici, soprattutto grazie all'internalizzazione dei costi esterni;

45. ritiene necessario rendere obbligatoria l'applicazione della direttiva Eurobollo in tutti gli Stati membri e modificarla per consentire l'internalizzazione dei costi esterni grazie alla tariffazione delle infrastrutture, in particolare del trasporto stradale; ritiene che per evitare i trasferimenti di traffico verso le vie escluse dalla direttiva Eurobollo l'ambito di applicazione di quest'ultima dovrebbe essere esteso all'intera rete stradale;

46. sottolinea la necessità di applicare i principi di una migliore regolamentazione all'uso degli MBI e di evitare doppioni e strumenti complessi; appoggia la modifica della direttiva sulla tassazione dell'energia al fine di garantire ai partecipanti all'ETS dell'Unione europea di non pagare due volte per le emissioni, cioè sia a livello commerciale che fiscale;

47. ritiene che nell'ambito della revisione della legislazione sulla tassazione dei prodotti energetici il tasso minimo delle tasse sui trasporti per uso industriale o commerciale dovrebbe essere innalzato; sostiene la differenziazione della tassazione in componente energetica e componente ambientale sulla base del livello di emissione di CO2;

48. invita la Commissione e gli Stati membri a valutare le deroghe e le esenzioni contenute nella direttiva sulla tassazione dell'energia e a

considerare quale fonte energetica a base di combustibile fossile debba essere esonerata in futuro dalla tassazione, rispettando contemporaneamente il campo d'applicazione e lo spirito della direttiva ed evitando una duplicazione degli oneri per gli operatori conseguente all'applicazione di altri regimi fiscali o di altri sistemi di scambio di quote;

49. chiede che si faccia maggiormente ricorso agli MBI per realizzare negli Stati membri e nell'Unione europea gli obiettivi di politica ambientale in generale e, in particolare, per internalizzare i costi esterni; a tale proposito ritiene che occorra fare tuttavia attenzione a che la sovranità degli Stati membri in campo fiscale non porti a distorsioni della concorrenza e propone ad esempio l'uso di MBI ancora più prossimi al mercato per promuovere l'efficienza energetica e la coibentazione termica degli edifici;

50. invita gli Stati membri a rafforzare le loro politiche di incentivi per il settore dell'edilizia per promuovere una riduzione della domanda di energia e delle emissioni di CO₂; sottolinea l'importanza di sostenere lo sviluppo delle abitazioni ad energia passiva e ad energia positiva;

51. propone che dispositivi di compensazione ispirati ai meccanismi del Protocollo di Kyoto e atti a fornire incentivi finanziari siano aperti al finanziamento di lavori di miglioramento dell'efficacia energetica nel settore degli alloggi e del bilancio del carbonio dei trasporti urbani;

Strumenti e settori specifici

52. ritiene che la riforma delle sovvenzioni dannose per l'ambiente non debba limitarsi alla PAC; ritiene che nel settore dei trasporti, in particolare quelli stradali, sia necessaria a questo proposito un'azione tempestiva e determinata; invita la Commissione a proporre sollecitamente una tabella di marcia per sopprimere gradualmente ma rapidamente le sovvenzioni dannose per l'ambiente conformemente alla decisione del Consiglio europeo sulla revisione della strategia per lo sviluppo sostenibile;

53. concorda con la Commissione sul fatto che l'abolizione delle sovvenzioni dannose per l'ambiente costituisce una misura complementare essenziale per realizzare lo sviluppo sostenibile e, in particolare, gli obiettivi indicati dai Capi di Stato e di governo dell'Unione europea in relazione all'agenda integrata per il cambiamento climatico e l'energia;

54. si aspetta dalla Commissione che la revisione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per la protezione dell'ambiente tenga realmente conto della necessità di influire sui modi di produzione, di circolazione, di trasporto e di consumo e di ridurre la quantità di rifiuti;

55. ricorda la normativa comunitaria esistente in materia di rifiuti, ma deplora che essa non abbia affrontato il problema del volume dei rifiuti nell'Unione europea; invita la Commissione e gli Stati membri a riflettere su un quadro legislativo in materia di tassazione dei rifiuti al fine di prevenire

la loro produzione e di ridurre a medio termine il volume dei rifiuti prodotti nell'Unione europea;

56. valuta positivamente l'accento posto sugli MBI per l'attuazione della direttiva quadro sulle acque⁽¹⁰⁾ e reputa estremamente importante internalizzare nel prezzo dell'acqua i costi legati all'estrazione delle acque sotterranee, al deterioramento della qualità dell'acqua e agli impianti di trattamento; sottolinea che la direttiva quadro sulle acque può servire da riferimento per la definizione di MBI a favore dell'ambiente; sollecita la Commissione ad analizzarne l'applicazione negli Stati membri e ad utilizzare la strategia comune di attuazione della direttiva quadro sulle acque, unitamente ai bacini idrografici pilota, per esplorare e promuovere le migliori prassi; sollecita gli Stati membri a intensificare gli sforzi per dare corretta attuazione alla direttiva quadro sulle acque, e in particolare per garantire che tutti i consumi idrici siano oggetto di una valutazione economica comprendente i costi di utilizzazione della risorsa e i costi ambientali, laddove tali criteri serviranno segnatamente per elaborare una politica di tariffazione delle acque;

57. invita la Commissione e gli Stati membri a istituire un sistema di imposte o tasse volto a ridurre la quantità di pesticidi utilizzati e a impiegare pesticidi meno tossici e meno nocivi per l'ambiente e per la salute;

58. ritiene che l'introduzione di un'aliquota ridotta di IVA sui prodotti ecologici debba essere rigorosamente inquadrata perché ne possano realmente beneficiare i consumatori e vada accompagnata da dispositivi complementari come l'ecoetichettatura onde porre in essere un sistema che consenta di comparare facilmente i prodotti;

59. riconosce le difficoltà di creare MBI volti a mantenere o ad aumentare la biodiversità e servizi di ecosistemi e a risolvere problemi di natura locale; invita la Commissione a continuare a riflettere sul tema di valutare i costi della perdita della biodiversità e sull'eventuale uso degli MBI, tenendo conto del fatto che salvaguardare o migliorare la biodiversità in un settore non deve portare alla perdita della biodiversità in un altro settore a causa delle sue possibili conseguenze locali;

60. nota con interesse a tale proposito gli ETS di NOx e di SO2 attuati da taluni Stati membri, visto che questi regimi permettono di risolvere nel modo più efficiente possibile dal punto di vista dei costi i problemi causati da questo tipo di inquinante atmosferico; sottolinea che l'eventuale introduzione di ETS per l'NOx e lo SO2 deve tenere conto della situazione locale nella quale dette emissioni vengono rilasciate e limitarsi a zone geografiche chiaramente definite;

61. chiede alla Commissione di prevedere tra le sue iniziative il mantenimento degli attuali meccanismi adottati dagli Stati membri per sostenere lo sviluppo delle energie rinnovabili; sottolinea che sono necessarie valutazioni complementari soprattutto per quanto riguarda i cicli

di vita dei biocarburanti onde determinare se essi sono prodotti in modo ecologicamente sostenibile;

62. sottolinea la necessità che gli MBI siano concepiti in modo tale da non incidere negativamente sulla competitività delle industrie esposte alla concorrenza internazionale, come quelle ad alto consumo di energia, per evitare una diminuzione delle vendite dovuta alle importazioni e l'eventuale delocalizzazione della produzione, e quindi dell'impatto ambientale, al di fuori dell'Unione europea;

63. invita la Commissione a elaborare uno studio di fattibilità sull'introduzione di una "carta della CO₂" per le persone e le PMI per registrare il consumo energetico e i gas a effetto serra emessi;

64. si compiace del fatto che, in aggiunta alla tassazione e ai sistemi di scambio delle emissioni, stanno emergendo anche altri strumenti finanziari, in particolare la crescente disponibilità di investimenti verdi/etici, ad esempio le obbligazioni verdi, che assicurano una maggiore consapevolezza e offrono una scelta di mercato agli investitori;

65. riconosce la funzione di sostegno che le società d'investimento in capitale di rischio e di "private equity" svolgono ai fini dell'investimento nel settore delle tecnologie a basse emissioni di carbonio;

La dimensione internazionale

66. rileva che le economie europee rappresentano più del 35% dell'interscambio mondiale di beni ambientali e che le imprese europee sono quindi in condizione di trarre vantaggio da un'economia verde globale, il che compensa almeno in parte l'impatto sul PIL;

67. sostiene l'opportunità di esaminare uno strumento di adeguamento alle frontiere al fine di evitare tra l'altro "fughe di carbonio" che potrebbero mettere in pericolo gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ e per preservare la competitività economica dell'Unione; invita la Commissione a basarsi sugli studi condotti in taluni Stati membri per riferire al Parlamento europeo in merito alla possibile adozione di tale strumento; sottolinea tuttavia che eventuali misure di aggiustamento alle frontiere andrebbero applicate solo in caso di fallimento degli sforzi volti a raggiungere un accordo su una riduzione vincolante delle emissioni di CO₂ a livello internazionale;

68. ritiene che per ragioni di accettazione a livello internazionale tale strumento dovrebbe tener conto delle migliori tecniche disponibili ed essere favorevole ai paesi terzi soprattutto a quelli in via di sviluppo;

69. riconosce che parametri di riferimento e impegni internazionali vincolanti per tutti i settori esposti alla concorrenza andrebbero privilegiati rispetto ad eventuali aggiustamenti fiscali alle frontiere volti a compensare le distorsioni fra i partner commerciali;

70. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

(1) GU L 275 del 10.10.1998, pag. 1.

(2) Risoluzione del Parlamento europeo del 26 settembre 2006 sulla Strategia tematica sull'ambiente urbano (GU C 306 E del 15.12.2006, pag. 182).

(3) Risoluzione del Parlamento europeo del 13 febbraio 2007 sulla Strategia tematica sul riciclaggio di rifiuti (GU C 287 E del 29.11.2007, pag. 168).

(4) Risoluzione del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 sulla Strategia tematica per l'uso sostenibile delle risorse naturali (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 660).

(5) Risoluzione del Parlamento europeo del 24 ottobre 2007 sulla Strategia tematica per l'uso sostenibile di pesticidi (Testi approvati, P6_TA(2007)0467).

(6) Testi approvati, P6_TA(2007)0537.

(7) Indicatori ambientali o indicatori che tengono conto dell'ambiente, quali IBED (Indicatore del benessere sostenibile) o ISEW (Indicatore del benessere economico sostenibile), IPR.

(8) GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

(9) Direttiva 93/89/CEE del Consiglio, del 25 ottobre 1993, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 279 del 12.11.1993, pag. 32).

(10) Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (GU L 372 del 22.10.2000, pag. 1).