



**ITF:s 42:a kongress
Mexico City
5–12 augusti 2010**

42 C-Resolutioner

Resolution 1: Att svara på klimatförändringarna

ITF:s 42:a kongress, som samlas i Mexico City den 5-12 augusti 2010:

1. Erkänner att global uppvärmning redan äger rum, då de 10 varmaste åren som uppmätts inträffat sedan 1990, och de enorma faror som ytterligare klimatförändring innebär för mänsklig civilisation;
2. Noterar vetenskaplig konsensus att global uppvärmning vållas av mänsklig aktivitet, som pumpar ut koldioxid och andra växthusgasutsläpp i atmosfären;
3. Erkänner att ansvar för globala utsläpp av växthusgaser måste förstås i sammanhang med den historiska och aktuella ojämlikheten beträffande välstånd och tillgång till tjänster mellan industrialiserade och utvecklingsländer, som leder till betydande skillnader i utsläpp per capita;
4. Erkänner att samtidigt som ansvar för utsläpp ligger hos rika, mäktiga nationer så är de fattigaste länderna mest utsatta för konsekvenserna av klimatförändring genom inverkan på jordbruk, livsmedelstrygghet, vattenförsörjning, väder, hälsa, ekosystem och infrastruktur, bl.a. transport;
5. Är medveten om att märkvärdiga väderförhållanden (torka, översvämningar, m.m.) som beror på klimatförändring redan ödelagt arbeten, hem och människors liv, särskilt i utvecklingsländer, och om föga görs kommer miljontals jobb och människors utkomst ytterligare utsättas för risker;
6. Anser därför att ambitiösa begränsningsåtgärder är fundamentala om vi vill överlämna en hållbar värld till våra barn och möjliggöra att sociala och utvecklingsmål uppnås, samt att dessa aktioner måste delas rättvist och fördelas mellan och inom länder;
7. Noterar att transport ansvarar för 14 % av globala utsläpp och att transportsektorn utnyttjar över en fjärdedel av all energi i världen, samt att privatbilism företräder mer än hälften av dem;
8. Oroar sig över att transportutsläpp ökat dramatiskt under de senaste 30 åren, och ökar i alla världens regioner i snabbare takt än någon annan energiförbrukande del av ekonomin. I somliga länder har ökade utsläpp från transport uppvägt minskningar i andra branscher;
9. Anser att det är väsentligt att människor stimuleras att skifta från ytterst förorenande transportmedel över till mer miljövänliga transportmedel, som snabbtåg;
10. Erkänner att transportkostnader blivit för låga, främst på grund av att de flesta transportmedel inte täcker sina externa kostnader och att löner och arbetsvillkor försämrats och undergrävs under de senaste 30 årens nyliberala tidevarv;
11. Är medveten om att utsläpp från fossila bränslen inte endast utgör ett problem för miljön, utan också för transportarbetares arbetsmiljö;



**ITF:s 42:a kongress
Mexico City
5–12 augusti 2010**

12. Noterar slutsatserna från FN:s klimatpanel (Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC), som informerats av data som insamlats och granskats av över 2000 vetenskapsmän att global uppvärmning måste hållas inom 2 grader Celsius över den förindustriella nivån för att garantera en möjlighet på 50 % att undvika katastrofala klimatförändringar;
13. Noterar att det finns allt fler vetenskapsmän som menar att t.o.m. scenariot med 2 graders ökning är farligt, med hänsyn till de potentiella klimatkonsekvenserna på utsatta länder och samhällen, och att särskilt lågt liggande kustsamhällen kommer att behöva mer radikala åtgärder och stöd;
14. Medveten om att en begränsning av uppvärmning till inte mer än 2 grader kräver en bestämd minskning av utsläppsvolymer i atmosfären och att åtgärder måste vidtas nu för att uppnå en minskning med 25 till 40 % från 1990 års nivåer fram till 2020 och en minskning med 50 till 80 % år 2050;
15. Anser att regeringars och arbetsgivares marknadsbaserade lösningar hittills misslyckats att på allvar angripa ökande utsläpp, och att det kommer att krävas en långtgående politisk och ekonomisk omvandling driven av alternativa sociala och miljöprioriteter, bl.a. stora statsledda investeringar, sociala och tekniska innovationer och kompetensutveckling, socialt skydd och fackligt engagemang;
16. Erkänner att inte endast klimatförändringen, utan också den politik som krävs för att förebygga den innefattande ett skifte till koldioxidsnåla transportmedel, kommer att påverka antalet arbetstillfällen i de flesta transportsektorerna, speciellt inom kollektivtrafik och bland dem som arbetar med transporten av fossila bränslen, även om det kommer att få olika effekter,
17. Anser att medan ett snabbt antagande av sådan politik är livsviktig för att tackla klimatförändringen så måste ITF och dess medlemsförbund försvara transportarbetares intressen genom att kämpa för att säkerställa att en sådan politik genomförs på ett sätt som skyddar arbetstillfällen och skapar nya arbeten genom en rättvis övergångsprocess."
18. Anser att inverkan av transport på miljön är oskiljaktig från det sätt på vilket transport kontrolleras och organiseras i den globala ekonomin. Merparten av transportbehov skapas inte i själva transportbranschen, utan skapas av efterfrågan i andra delar av ekonomin, genom aktuella tillverknings- och konsumtionsmönster. Ökade transportutsläpp är därför resultatet av ett transportsystem som är inriktat på en handelsbaserad modell för ekonomisk expansion, just-in-time tillverkning och multinationella koncerners behov att konkurrera, vilket leder till negativa konsekvenser för löntagare, samhällen och miljön;
19. **BESLUTAR** att:
 - a. ITF och dess medlemsorganisationer, efter att ha vägletts av experter, intar en inställning till utsläppsminskning och klimatförändring baserad på vetenskap och engagerar sig därför att förklara och bidra till de stora omvandlingar som krävs inom transport och i samhället över lag;



ITF:s 42:a kongress
Mexico City
5–12 augusti 2010

- b. ITF stöder hållbara transportalternativ baserade på en minska-skifta-förbättra (Reduce-Shift-Improve - RSI) ram, som medger att om minskade utsläpp ska åstadkommas måste grundläggande förändringar införas i nuvarande system med globaliserad tillverkning, som är beroende av globala leveranskedjor, låga transportkostnader och billig och allt mer tillfälligt anställd arbetskraft;
- c. ITF stöder därför initiativ och åtgärder som stärker demokratisk kontroll över ekonomin, tyglar ekonomisk spekulation, omorienterar finansflöden i riktning mot hållbar utveckling och återinför reglering av marknader, som nödvändiga åtgärder för att minska onödiga transportbehov, sätta stopp för mördande konkurrens och planerar ett integrerat, hållbart transportsystem;
- d. ITF ser en nödvändig övergång till en koldioxidsnål ekonomi och ett hållbart transportsystem som ett tillfälle att skapa ett bättre samhälle för alla - att ge mer jämställdhet mellan länder och människor, att utrota fattigdom, öka demokrati, att ge bättre arbetsvillkor och mindre press och stress;
- e. ITF kommer att kräva att industriländer tar sitt historiska ansvar för klimatkrisen och därmed bistår utvecklingsländer i sin övergång till hållbar ekonomisk utveckling genom omvandlingsfonder, statlig kontroll över naturtillgångar och gratis överföring av teknologi;
- f. ITF stöder en övergång till en miljövänlig industripolitik för att nå en nödvändig minskning av utsläpp och att skapa miljontals nya socialt och miljömässigt hållbara arbetstillfällen. Denna politik måste utgå från nationella program som kopplar infrastrukturinvesteringar, upphandlingspolitik, regler om lokalt innehåll och positivt stöd för inhemsk tillverkning för att understödja övergången till ett koldioxidsnålt samhälle;
- g. ITF kommer aldrig att gå med på att övergången till ett koldioxidsnålt samhälle sker genom att öka arbetslöshet och undergräva löner och arbetsvillkor för transportarbetare. En rättvis övergång måste därför omfatta att skapa sysselsättning, anständigt arbete och kvalitetsjobb, en radikal omfördelning av välstånd och socialförsäkringar som tryggar människors utkomst och mänskliga rättigheter;
- h. ITF:s branschsektioner och strukturer måste samarbeta och utarbeta de speciella åtgärder som krävs i varje transportsektion för att ändra det sätt på vilket varor och människor förflyttas, såväl som nya metoder och tekniker att främja energieffektivitet;
- i. ITF stöder att alla transportmedel täcker sina egna externa kostnader - inklusive de kostnader som idag betalas av samhället som helhet. Det ska förstås inte hindra regeringar från att organisera kollektivt finansierade allmänna offentliga tjänster. Tillgång till näringen bör regleras hårt. Transportarbetares löner, arbetsvillkor och sociala normer bör förbättras för att minska transportbehov som skapas på grund av undermåliga villkor och låga kostnader;
- j. ITF leder en kampanj för att raskt utöka bra kollektivtrafik över hela världen, och att utveckla en infrastruktur som hjälper till att motverka hejdlös bilism;



**ITF:s 42:a kongress
Mexico City
5–12 augusti 2010**

- k. ITF stöder att mål för utsläppsminskning skrivs in i ett nytt globalt avtal för den internationella sjöfarts- och flygtrafiknäringen, och ska som brådskande ärende utarbeta en facklig inställning till åtgärder som föreslås utveckla och verkställa dessa mål. ITF ska fortsätta att spela en aktiv roll i ICAO och IMO i dessa ärenden;
- l. ITF och dess medlemsorganisationer bygger allianser med andra sociala och miljöorganisationer lokalt, regionalt och globalt för att stödja hållbara transportalternativ och bredare omvandling;
- m. ITF fortsätter att delta i och stödja globala fackliga initiativ om klimatförändring, bl.a. facklig representation vid globala mellanstatliga klimatförändringsförhandlingar och åtgärder och lösningar som kan trygga en rättvis övergång till ett koldioxidsnålt samhälle;
- n. Styrelsen främjar tillsammans med ITF:s sektioner djupgående studier om klimatförändringens inverkan, och politiska riktlinjer för att tackla den, anställning inom olika transport sektorer med hopp om att fastställa:
- Antalet jobb och jobb inom transport som kommer att påverkas
 - Nya jobb som kommer att skapas
 - Ett tillvägagångssätt som ger en rättvis övergång inom olika transportsektorer.
- o. ITF:s sekretariat bör:
- Företräda transportarbetares gemensamma intresse att trygga en rättvis övergång till ett hållbart transportsystem baserat på trygga jobb, bra löner och anständiga arbetsvillkor
 - Utarbeta och utveckla riktlinjer och fallstudier om hur anpassnings- och lindringåtgärder kan påverka arbetsorganisation i transportnäringen
 - Genomdriva ett omfattande utbildningsprogram om klimatförändring i alla ITF:s regioner i syfte att öka medvetenhet och bygga facklig kapacitet att svara på klimatförändring
 - Bygga upp ett nätverk av medlemsorganisationer som är intresserade av att planera och samordna facklig verksamhet om klimatförändring
 - Tilldela lämpliga resurser för fortsatt arbete om klimatförändring.