

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wyzwań związanych z zaopatrzeniem w ropę naftową

(2009/C 182/13)

Sprawozdawca generalny: **Frederic Adrian OSBORN**

Dnia 21 listopada 2008 r. Parlament Europejski, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowił zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wyzwań związanych z zaopatrzeniem w ropę naftową.

Dnia 12 listopada 2008 r. Prezydium Komitetu powierzyło przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 450. sesji plenarnej w dniach 14–15 stycznia 2009 r. (posiedzenie z 14 stycznia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Frederic Adrian OSBORN na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 140 do 6–2 osoby wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

### 1. Streszczenie i wnioski

1.1 Dwoma zasadniczymi czynnikami, które będą kształtować przyszłość przemysłu naftowego w ciągu następnych dziesięcioleci, są:

- zwiększenie tempa zmian klimatu, w dużej mierze spowodowane wzrostem emisji dwutlenku węgla ze spalania paliw kopalnych;
- ograniczony charakter światowych zasobów ropy naftowej oraz stopniowe zwiększanie się technicznych i politycznych trudności w zakresie uzyskiwania bezpiecznego i łatwego dostępu do istniejących jeszcze zasobów.

1.2 Wzajemne oddziaływanie tych dwóch czynników zwiększa obecnie w coraz większym stopniu niestabilność sytuacji na świecie, ponieważ wzrost emisji dwutlenku węgla powoduje szybsze tempo zmian klimatu, a wzrost zużycia ropy naftowej zbliża nas do punktu, w którym ograniczenia w dostawach mogą doprowadzić do poważnych niedoborów i zakłóceń gospodarczych.

1.3 Dla gospodarki światowej jedynym mającym szansę powodzenia sposobem wyjścia z kryzysu związanego ze zmianami klimatu będzie przeprowadzenie szybkiego przekształcenia jej bazy energetycznej, polegającego na odejściu od obecnego nadmiernego uzależnienia od spalania paliw kopalnych. Światowy popyt na ropę naftową musi w ciągu kilku lat przestać wzrastać, a następnie musi nieprzerwanie spadać osiągając, w połowie stulecia, poziom znacznie niższy od obecnego. Kwestia stawienia czoła temu wyzwaniu jest dla Europy szczególnie pilna ze względu na jej wysoki stopień uzależnienia od przywozu ropy naftowej.

1.4 Maleje skala występowania nowych źródeł ropy naftowej; często także występują związane z nimi problemy polityczne i środowiskowe. Świat ogólnie (a Europa w szczególności) odniesie większe korzyści i będzie bardziej bezpieczny, jeżeli uda się zmniejszyć zależność od ropy naftowej.

1.5 Do 2050 r. popyt zgłaszany przez odbiorców europejskich powinien zostać ograniczony o co najmniej 50 %, a prawdopodobnie w jeszcze znacznie większym stopniu.

1.6 Rynek nie może samodzielnie dokonać niezbędnego przekształcenia polegającego na odejściu od ropy naftowej.

1.7 Środki fiskalne, które mają podwyższyć cenę ropy naftowej<sup>(1)</sup> (i pozostałych paliw kopalnych) w stosunku do innych źródeł energii za pomocą podatków od emisji dwutlenku węgla lub podatków od ropy naftowej albo zezwoleń na handel uprawnieniami do emisji dwutlenku węgla, mają do odegrania istotną rolę i powinny zostać rozbudowane. Potrzebne będą jednak także inne środki, w zależności od sektora.

1.8 System handlu uprawnieniami do emisji w Unii Europejskiej należy rozwinąć w taki sposób, aby ustalona została minimalna cena emisji dwutlenku węgla, co przyczyni się do większej pewności rynku. Cena minimalna powinna następnie być systematycznie podwyższana w ciągu kolejnych trzech dziesięcioleci, tak aby stopniowo wzrastała presja wywierana przez rynek na wszelkiego rodzaju dostawców energii, aby skłonić ich do odchodzenia od paliw kopalnych.

1.9 W sektorze transportu potrzebne są następujące zasadnicze zmiany:

- planowanie miast i innych obszarów zabudowanych w sposób pozwalający w miarę możliwości skrócić odległości i czas podróży;
- ciągle zwiększanie efektywności energetycznej samolotów, statków, pociągów i wszelkiego rodzaju pojazdów drogowych oraz ulepszanie ich parametrów emisji dwutlenku węgla;
- preferowanie:
  - transportu kolejowego zamiast lotniczego;
  - transportu publicznego zamiast prywatnego;
  - pojazdów napędzanych energią elektryczną lub paliwem wodorowym zamiast silnikami spalinowymi;
  - poruszania się w miarę możliwości na rowerze lub pieszo.

(1) EKES bardziej szczegółowo omawia temat cen ropy naftowej w mającej się niebawem ukazać opinii CESE 348/2008 „Przeciwdziałanie negatywnym skutkom wyższych cen ropy naftowej”, odpowiedź EKES-u na komunikat Komisji pt. „Jak przeciwdziałać negatywnym skutkom wyższych cen ropy naftowej?”.

1.10 W mieszkaniach i innych budynkach należy stopniowo zastępować stosowanie ropy naftowej (i innych paliw kopalnych) do ogrzewania, chłodzenia i gotowania energią elektryczną pozyskiwaną ze źródeł ekologicznych.

1.11 W sektorze wytwarzania energii trzeba jak najszybciej zwiększyć skalę wykorzystania źródeł odnawialnych. Paliwa kopalne nieuchronnie pozostaną jednak głównym źródłem wytwarzania energii jeszcze przez wiele lat, a zatem duże znaczenie ma jak najszybsze opracowanie i zastosowanie technologii wychwytywania i składowania dwutlenku węgla. Wykorzystanie ropy naftowej jako paliwa do wytwarzania energii powinno maleć, lecz w razie dalszego jej wykorzystywania należy stosować technologię wychwytywania dwutlenku węgla podobnie jak w przypadku węgla.

1.12 W niektórych krajach przejście na gospodarkę niskoemisyjną może stać się łatwiejsze dzięki elektrowniom atomowym nowej generacji. Nie można jednak pozwolić, by inwestycje w tym sektorze odwróciły uwagę polityków i uszczupliły środki przeznaczone na rozwój odnawialnych źródeł energii.

1.13 Unia Europejska i jej państwa członkowskie wcześniej objęły przewodnią rolę, jeśli chodzi o właściwe ukierunkowanie polityk dotyczących wszystkich tych kwestii, lecz muszą w swoich wysiłkach iść dalej i działać szybciej. Muszą również nakłaniać inne kraje rozwinięte do podejmowania podobnych zobowiązań oraz przeznaczyć znaczne środki finansowe na wspieranie porównywalnych wysiłków w krajach rozwijających się.

1.14 Społeczeństwo obywatelskie musi być na znacznie szerszą skalę i bardziej systematycznie zaangażowane w proces podnoszenia świadomości i zwiększania akceptacji dla potrzebnych zmian, w szczególności tych zmian, które będą miały wpływ na styl życia i zachowania.

1.15 Światowy przemysł naftowy stoi w obliczu podwójnego przyszłego wyzwania:

- pomoc światu w dostosowaniu się do sytuacji stałego zmniejszania uzależnienia od ropy naftowej;
- wykorzystanie swoich olbrzymich zasobów wiedzy, w tym także wiedzy specjalistycznej i potęgi finansowej, aby stać się (lub pomóc innym stać się) pionierem nowych technologii, które nie są oparte na paliwach kopalnych.

## 2. Emisje dwutlenku węgla a zmiany klimatu

2.1 Niebezpieczeństwo wystąpienia katastrofalnych skutków zmian klimatu spowodowanych wzrostem ilości emisji gazów cieplarnianych jest jednym z największych problemów, w obliczu których stoi świat w XXI wieku.

2.2 Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) ustalił, że jeżeli wzrost światowej temperatury spowodowany emisjami gazów cieplarnianych ma zostać utrzymany na poziomie nieprzekraczającym 2 °C w porównaniu z poziomem z okresu przedindustrialnego, ilość emisji dwutlenku węgla będzie musiała przestać rosnąć w ciągu 5–10 lat, a następnie — do 2050 r. — stopniowo zmniejszać się o około 50–85 % w porównaniu z poziomem z 2000 r.

2.3 Będzie to wymagać radykalnej zmiany obecnych schematów konsumpcji i produkcji na świecie na miarę nowej rewolucji przemysłowej. Ograniczenie emisji pochodzących ze spalania ropy naftowej musi przyczynić się do ogólnej redukcji emisji dwutlenku węgla. Pomocne byłoby wyznaczenie ogólnie uzgodnionego kierunku lub punktu odniesienia dla stopniowego ograniczenia światowego popytu na ropę naftową w ciągu następnych czterech dekad, a w tych ramach — określenie konkretnego kierunku, w którym powinna podążać Europa. Zużycie ropy naftowej w Europie powinno się zmniejszyć o co najmniej 50 % do 2050 r., a prawdopodobnie w jeszcze dużo większym stopniu.

2.4 Obecnie światowe zużycie ropy naftowej nadal wzrasta z roku na rok, co jest w głównej mierze spowodowane szybkim wzrostem zapotrzebowania w gospodarkach wschodzących. Chociaż zapotrzebowanie w Europie jest obecnie bliższe ustabilizowaniu się, nie obserwujemy jeszcze tak niezbędnej tendencji spadkowej.

2.5 Tego rodzaju środki, które Europa wprowadza obecnie w ramach pakietu energetycznego, stanowią początek, lecz zdaniem Komitetu Komisja będzie musiała wkrótce przedstawić drugi pakiet, aby osiągnąć właściwy poziom ograniczenia emisji.

2.6 Zapotrzebowanie Europy na ropę naftową stanowi mniej niż 20 % popytu światowego. Równie istotną kwestią będzie dopilnowanie, by w ramach obecnych negocjacji dotyczących zmian klimatu inne kraje rozwinięte i gospodarki wschodzące podjęły podobne zobowiązania.

## 3. Dostawy ropy naftowej

3.1 Światowe zasoby ropy naftowej są ograniczone i nie mogą być wykorzystywane w nieskończoność. Na świecie nadal odkrywa się nowe źródła ropy naftowej, lecz są one z reguły mniejsze i trudniej jest je eksploatować, a czasami są one położone w częściach świata, w których sytuacja polityczna jest niestabilna lub niesprzyjająca. Ich wykorzystanie może być bardziej kosztowne.

3.2 Niektóre nowe źródła leżą na obszarach wrażliwych pod względem środowiskowym, takich jak Arktyka. Na innych obszarach, takich jak kanadyjskie piaski bitumiczne, źródła będą trudniejsze do eksploatacji, a w wyniku samego procesu wydobywczego będą emitowane większe ilości dwutlenku węgla. Pożądane byłoby, aby w miarę możliwości unikać wykorzystywania takich źródeł lub przynajmniej odroczyć ich wykorzystywanie do czasu wprowadzenia lepszych środków ochrony środowiska naturalnego i skuteczniejszych zabezpieczeń w zakresie wychwytywania dwutlenku węgla.

3.3 Europa stoi w obliczu szczególnych wyzwań związanych z zaopatrzeniem w ropę naftową. Źródła ropy naftowej w Europie wyczerpują się i jest ona w coraz większym stopniu uzależniona od jej przywozu, z którego obecnie pochodzi ponad 80 % dostaw.

3.4 W przyszłości sytuacja Europy może stać się trudniejsza. Dostawy ropy naftowej mogą być trudniej dostępne lub dostępne jedynie po znacznie wyższych cenach. Częściej może również występować niestabilność dostaw i cen.

3.5 To potencjalne zagrożenie występujące po stronie podaży dodatkowo zwiększa znaczenie szybkiego osiągnięcia postępów w Europie w zakresie ograniczenia uzależnienia od ropy naftowej. Im szybciej ograniczymy ogólny popyt i przejdziemy na łatwiej dostępne źródła energii, tym większe będą nasza niezależność i bezpieczeństwo i tym bardziej zdecydowane naciski będziemy mogli wywierać na innych, aby przyczynili się do ograniczenia zapotrzebowania w celu przeciwdziałania skutkom zmian klimatu.

#### 4. Co trzeba zrobić? — Odejscie od ropy naftowej poprzez dywersyfikację

4.1 Ropa naftowa jest głównie wykorzystywana w sektorze transportu, lecz znaczne jej ilości są zużywane do ogrzewania i gotowania w gospodarstwach domowych, do ogrzewania i chłodzenia innych budynków, do wytwarzania energii oraz jako półprodukt w przemyśle petrochemicznym. We wszystkich tych sektorach konieczne będzie jak najszybsze zmniejszenie uzależnienia od ropy naftowej lub całkowite uniezależnienie się od niej.

##### 4.2 Sektor transportu — potrzebne są trzy zmiany

- planowanie miast i innych obszarów zabudowanych w sposób pozwalający w miarę możliwości skrócić odległości i czas podróży;
- ciągle zwiększanie efektywności energetycznej samolotów, statków, pociągów i wszelkiego rodzaju pojazdów drogowych oraz ulepszanie ich parametrów emisji dwutlenku węgla;
- preferowanie:
  - transportu kolejowego zamiast lotniczego;
  - transportu publicznego zamiast prywatnego;
  - pojazdów napędzanych energią elektryczną lub paliwem wodorowym zamiast silnikami spalinowymi;
  - poruszania się w miarę możliwości na rowerze lub pieszo.

4.3 Możliwe, że w przypadku niezbędnych zastosowań ropy naftowej lotnictwo będzie musiało pozostać uprzywilejowanym sektorem przez co najmniej następne dwa lub trzy dziesięciolecia. Sektor ten powinien jednak w jak największym możliwym stopniu zwiększyć efektywność, przy czym w miarę możliwości należy wspierać rozwój szybkich kolei, a nie transportu lotniczego. Należy zniechęcać do dalszego rozwoju transportu lotniczego i lotnisk.

4.4 W przypadku transportu morskiego należy bezustannie podejmować starania w celu zwiększenia efektywności oraz aktywnie wspierać innowacyjne pomysły, takie jak dodatkowe wykorzystanie energii wiatrowej w celu zmniejszenia zużycia paliwa.

##### 4.5 Zużycie ropy naftowej w gospodarstwach domowych

Trzeba będzie stopniowo ograniczać bezpośrednie spalanie paliw kopalnych w kominkach, kotłach grzewczych lub w kuchniach, a standardowym paliwem używanym w gospodarstwach domowych będzie musiała stać się energia elektryczna (w coraz większym stopniu uzyskiwana z lokalnych źródeł odnawialnych oraz z sieci) lub energia wytwarzana z drewna pozyskiwanego w sposób zrównoważony. Konieczne jest ustalenie harmonogramu tych zmian.

##### 4.6 Ropa naftowa w sektorze przedsiębiorstw

Podobne przejście będzie potrzebne w sektorze przemysłu i przedsiębiorstw w przypadku energii wykorzystywanej ogólnie do ogrzewania i innych celów. W przypadkach, w których w procesach przemysłowych wykorzystuje się obecnie paliwa kopalne jako półprodukty, konieczne będzie przeprowadzenie analizy poszczególnych sektorów, aby określić, w jakim stopniu możliwe jest wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla emitowanego w tych procesach, lub ustalić, gdzie takie zastosowania mogą zostać zastąpione procesami, w których nie wykorzystuje się paliw kopalnych.

##### 4.7 Wytwarzanie energii

W sektorze wytwarzania energii trzeba będzie podjąć znaczne wysiłki w celu jak najszybszego rozwoju wszelkiego rodzaju odnawialnych źródeł energii. Cele, które wyznaczyła Europa, są dobrym początkiem, lecz trzeba uczynić więcej, aby wprowadzić różne technologie na rynek i aby ich ceny były przystępne.

4.8 Węgiel (i w mniejszym stopniu inne paliwa kopalne) pozostanie istotnym paliwem wykorzystywanym do wytwarzania energii przez kilka następnych dziesięcioleci. Należy jak najszybciej opracować technologie wychwytywania i składowania dwutlenku węgla. Zadanie to powinno zostać następnie powierzony także ewentualnym pozostałym elektrowniom wykorzystującym ropę naftową.

4.9 Możliwe, że pewną rolę odegrają również elektrownie atomowe nowej generacji. W zakresie technologii wytwarzania energii atomowej występują jednak również problemy dotyczące zgodności z zasadami zrównoważonego rozwoju i nie można pozwolić, by doszło do odwrócenia uwagi polityków i uszczuplenia środków inwestycyjnych przeznaczonych na znaczący rozwój odnawialnych źródeł energii i zwiększenie efektywności energetycznej, które są podstawowymi celami tych zmian.

4.10 Aby pomóc wszystkim zainteresowanym stronom w zaplanowaniu wspomnianych zmian, przydatne byłoby ustalenie orientacyjnych kierunków osiągania określonych poziomów oszczędności w poszczególnych podsektorach, które wykorzystują ropę naftową, oraz prawdopodobnych harmonogramów tych zmian zarówno na szczeblu globalnym, jak i regionalnym.

#### 5. Co trzeba zrobić? Środki z zakresu polityki mające na celu ograniczenie uzależnienia od paliw kopalnych i zwiększenie do dywersyfikacji dostaw energii

5.1 Wiele środków potrzebnych do wsparcia i promowania zmian jest już dobrze znanych. Zestaw środków zawartych w ostatnim pakiecie energetycznym Komisji dotyczy szeregu aspektów i powinien stanowić dobry punkt wyjścia do dalszych działań. Wszędzie na świecie, łącznie z Europą, konieczne jest rozszerzenie zakresu środków, które powinny być stosowane bardziej dynamicznie i niezwłocznie.

##### 5.2 Środki fiskalne mające na celu ustalenie właściwej ceny emisji dwutlenku węgla

W przypadku paliw kopalnych należy uwzględnić całkowite koszty obciążeń wynikających dla świata z emisji dwutlenku węgla. Wymaga to albo opodatkowania produktów powodujących emisje dwutlenku węgla (takich jak benzyna), albo ustanowienia systemu racjonowania emisji dwutlenku węgla i systemu handlu zezwoleniami na emisje, lub też jednego i drugiego.



5.3 Konieczny jest dynamiczny rozwój systemu handlu uprawnieniami do emisji dwutlenku węgla Unii Europejskiej w taki sposób, aby był on wyraźnym i stałym sygnałem rynkowym zachęcającym do ograniczenia zużycia paliw kopalnych i przejścia na inne paliwa. Trzeba usunąć nieprawidłowości i ograniczyć liczbę wyjątków. Przede wszystkim system musi zostać rozszerzony na resztę krajów rozwiniętych, a także na gospodarki wschodzące, gdy tylko będzie to wykonalne. Powinno to być kluczowym celem w kontekście międzynarodowych negocjacji dotyczących zmian klimatu.

5.4 Pożądanym może być rozwój systemu w taki sposób, aby ustalona została minimalna cena emisji dwutlenku węgla w celu zapewnienia rynkowi większej pewności. Cena minimalna mogłaby być następnie stopniowo podwyższana w ciągu kolejnych trzech dziesięcioleci, tak aby rynek stopniowo wywierał coraz większą presję na wszelkiego rodzaju dostawców energii, aby skłonić ich do odchodzenia od paliw kopalnych.

#### 5.5 Środki regulacyjne

Same środki fiskalne nie wystarczą do niezbędnego odejścia od ropy naftowej. Po stronie popytu brak jest wystarczającej elastyczności, a ograniczenia polityczne uniemożliwiają zbyt szybkie podnoszenie cen produktów naftowych. Musi istnieć kompleksowy program dotyczący środków regulacyjnych, aby podnosić normy i eliminować nieefektywne procesy i produkty. Konieczne jest również wsparcie badań naukowych, opracowywania i wprowadzania potrzebnych nowych technologii.

5.6 Co do efektywności, trzeba przygotować kompleksowy, pilny program mający na celu podnoszenie norm w zakresie efektywności energetycznej wszystkich produktów i usług zużywających energię. Europa może uczynić jeszcze więcej, jeśli chodzi o ustalanie norm oraz zapewnianie ich przestrzegania. Na przykład, ogrzewanie i chłodzenie budynków nadal pozostaje w ogromnej mierze niewydajne i potrzebny jest dynamiczny program działania, aby zapewnić szybką poprawę.

5.7 Szczególnie istotne są normy dotyczące zmniejszenia ilości emisji dwutlenku węgla pochodzących z samochodów. EKES z zadowoleniem przyjmuje nowe, uzgodnione już normy, lecz apeluje o szybkie ustanowienie jeszcze bardziej rygorystycznych norm na przyszłe lata, tak aby ustanowić solidne ramy planowania, do których musiałyby się dostosować przemysł motoryzacyjny. Następnym krokiem, który trzeba niezwłocznie podjąć, jest ustanowienie podobnego ścisłego programu dotyczącego stopniowego zmniejszania ilości emisji pochodzących z samochodów dostawczych i pojazdów przewożących cięższe towary. W tym przypadku działaniom podejmowanym w Europie muszą również towarzyszyć porównywalne wysiłki w innych częściach świata.

#### 5.8 Badania naukowe, rozwój i wsparcie finansowe

Niektóre z potrzebnych nowych technologii są nadal na etapie opracowywania i do zapewnienia ich szybkiego wprowadzenia i szerokiego zastosowania potrzebne będą znaczne wsparcie i zachęty ze strony sektora publicznego. Do kategorii tej należą: wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla, dalszy rozwój odnawialnych źródeł energii, odnawialne źródła energii trzeciej i czwartej generacji, pojazdy napędzane energią elektryczną (lub paliwem wodorowym) i infrastruktura, która będzie im potrzebna. Aby wdrożenie tych technologii na świecie nastąpiło jak najszybciej, konieczne będzie znaczne wsparcie publiczne.

5.9 W sektorze kolejnictwa potrzebne są znaczące inwestycje mające na celu upowszechnienie elektryfikacji i sprawienie, by podróż koleją stała się preferowaną alternatywą dla transportu lotniczego na większości tras krótkodystansowych w Europie i w innych częściach świata.

#### 5.10 Zaangażowanie społeczeństwa obywatelskiego

Należy podjąć znacznie większe działania w celu stworzenia partnerstwa z obywatelami, przedsiębiorstwami, związkami zawodowymi i innymi organizacjami społeczeństwa obywatelskiego oraz w celu włączenia ich we wspólne wysiłki.

- Należy zachęcać i motywować obywateli do wnoszenia własnego wkładu poprzez, na przykład, poprawę efektywności energetycznej mieszkań i samochodów, korzystanie z bardziej ekologicznych form energii do oświetlenia i ogrzewania, kupowanie energooszczędnych towarów i usług oraz ograniczanie emisji dwutlenku węgla spowodowanych regularnymi podróżami i urlopami wypoczynkowymi. Naszym zdaniem obecnie istnieje już coraz więcej organizacji publicznych i organizacji społeczeństwa obywatelskiego, które byłyby gotowe i skłonne podjąć działania, jeśli tylko zostałyby zdecydowanie i skutecznie ukierunkowane politycznie na podjęcie działań, których się od nich oczekuje, i jeśli zostałyby do tego odpowiednio zachęcane.
- Wiele lokalnych i regionalnych organów rządowych wykażało, że ma wizję i potrafi zapewnić odważne przywództwo polityczne w tej kwestii. Trzeba je zachęcać i motywować do podejmowania dalszych działań.
- W podobny sposób do osiągnięcia dalszych postępów należy zachęcać przedsiębiorstwa. Trzeba je przekonywać i zachęcać do ciągłego zwiększania efektywności energetycznej własnej działalności oraz do pozyskiwania energii ze źródeł niskoemisyjnych. Należy bardziej systematycznie i zdecydowanie stosować uregulowania w celu poprawy charakterystyki energetycznej wszystkich rodzajów produktów i usług.
- Istotną rolę do odegrania mają również związki zawodowe. Wielu z ich członków angażuje się poważnie w zwiększanie efektywności energetycznej i rozpowszechnianie informacji praktycznych, dlatego też trzeba dostrzegać i rozwijać potencjał związków zawodowych w tej dziedzinie. Dzięki właściwemu zarządzaniu nowe formy produkcji powinny stworzyć takie możliwości zatrudnienia, jakie zapewniają starsze, wysokoemisyjne sposoby produkcji, a jednocześnie pozwolić na utrzymanie dobrych warunków pracy.

5.11 W Europie trzeba będzie przyjąć i energicznie realizować wszystkie środki, aby ograniczyć ogólny popyt na paliwa kopalne, a w szczególności na ropę naftową. Konieczne będzie również ich promowanie w innych partnerskich krajach rozwiniętych oraz w coraz większym stopniu także w gospodarkach wschodzących i krajach rozwijających się.

5.12 Gospodarki wschodzące i kraje rozwijające się mogą same stać się innowatorami i pionierami gospodarki niskoemisyjnej i należy je aktywnie do tego zachęcać. Nigdy w żadnym miejscu na świecie nie należy wykorzystywać polityk handlowych do ochrony starszych gałęzi przemysłu, które są mniej efektywne pod względem ograniczania emisji dwutlenku węgla.

## 6. Dostosowania w przemyśle naftowym i gazowniczym

6.1 Ponieważ gospodarka światowa nadal pozostaje uzależniona od ropy naftowej, przemysł naftowy niewątpliwie musi usiłować zaspokoić to zapotrzebowanie. Jednakże dalsze prowadzenie działalności w dotychczasowy sposób nie byłoby odpowiednią reakcją przemysłu naftowego. Istnieje wiele obszarów, w których można i należy oczekiwać od światowego przemysłu naftowego pomocy w przejściu na gospodarkę mniej emisyjną:

- uznanie, że w gospodarce światowej musi w najbliższych dziesięcioleciach obniżyć się zużycie ropy naftowej, oraz przyjęcie zgodnego z tym założeniem myślenia, planowania i zachowania;
- dalsza poprawa charakterystyki energetycznej działalności samego przemysłu naftowego;
- wykorzystanie biomasy lub innych zasobów neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla jako substytutów paliw kopalnych wykorzystywanych we własnych produktach, o ile jest to wykonalne i zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- wykorzystanie olbrzymich możliwości i potęgi finansowej przemysłu naftowego do pomocy w innych kwestiach związanych ze zmianami oraz jak najszybszy rozwój i zastosowanie technologii wychwytywania i składowania dwutlenku węgla;
- ścisła współpraca z przemysłem motoryzacyjnym, aby możliwe było szybsze przestawienie się na produkcję pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych.

6.2 Ze swej strony Unia Europejska, państwa członkowskie i rządy innych państw powinny prowadzić intensywny dialog ze światowym przemysłem naftowym, aby podjąć próbę wypracowania wspólnego stanowiska wobec kierunku, w jakim

muszą zmierzać działania mające na celu zmniejszenie wykorzystania ropy naftowej, oraz aby odpowiednio zachęcić (lub w razie konieczności zmusić) przemysł do podążania w tych czterech zasadniczych kierunkach.

6.3 Jeśli chodzi o inwestycje, EKES chciałby, aby przemysł podjął większe wysiłki w celu pomocy w ograniczeniu światowego popytu na ropę naftową w przyszłości, a w mniejszym stopniu koncentrował się na rozwoju mniej znaczących źródeł ropy naftowej, zwłaszcza w przypadkach, w których wyrządza one poważne szkody środowisku naturalnemu.

6.4 EKES uważa, że istnieją pewne możliwości rozwoju biopaliw (a w szczególności większego wykorzystania biomasy), lecz konieczne jest stosowanie kryteriów zrównoważonego rozwoju, co może ograniczyć zakres rozwoju tej technologii. Piroliza biomasy w celu wytwarzania biowęgla, który można zastosować jako środek poprawiający strukturę gleby, umożliwiając jej tym samym pełnienie funkcji magazynowania dwutlenku węgla, wygląda obiecująco. W sektorze transportu jako długoterminowe rozwiązanie bardziej obiecująca wydaje się energia elektryczna lub wodór. Należy w dalszym ciągu prowadzić intensywne dyskusje z odpowiednimi sektorami przemysłu, aby ustalić optymalne kierunki tych zmian.

6.5 Ponieważ cena ropy naftowej wzrosła, przemysł ma już silną zachętę finansową do zwiększenia efektywności działalności wydobywczej i rafinerijnej oraz do zminimalizowania kosztów transportu. Dyrektywa w sprawie jakości paliwa zapewni dodatkową pozytywną zachętę do działania w tym kierunku oraz zmotywuje do wprowadzenia biopaliw.

6.6 Opodatkowanie produktów naftowych jest już znaczącym źródłem dochodów rządów, które mogą dodatkowo wzrosnąć, gdy zezwolenia na emisje dwutlenku węgla będą na większą skalę sprzedawane w drodze aukcji. Część tych wpływów należy przeznaczyć na wsparcie rozwoju nowych technologii energetycznych, które są potrzebne. Można również rozważyć zmotywowanie samego przemysłu naftowego do wniesienia większego wkładu w przejście na gospodarkę niskoemisyjną poprzez zaproponowanie mu ulg podatkowych lub odpisów amortyzacyjnych związanych z wymaganymi nakładami inwestycyjnymi.

Bruksela, 14 stycznia 2009 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI